

Gobernanza neoliberal. Retos para el ordenamiento de las movilidades urbanas



Fernando Calonge Reillo

Maestría en Movilidad Urbana, Transporte y Territorio, Universidad de Guadalajara, México

Recibido: 10 de febrero de 2016. Aceptado: 7 de julio de 2016.

Resumen

El presente artículo contribuye a afianzar los estudios sobre la gobernanza neoliberal en los entornos metropolitanos actuales, para el caso concreto de las movilidades urbanas. Para hacerlo, muestra la forma como se construyen las políticas neoliberales sobre movilidad, repasa la concertación de las difusas sociedades público-privadas en el sector y repasa la configuración de un nuevo enfoque sobre la planificación que implican estos cambios. El artículo concluye con un análisis de las repercusiones en términos de exclusión social y de fragmentación urbana que acarrea esta redefinición neoliberal de la articulación de las políticas en movilidad urbana.

Palabras clave

Neoliberalismo
Gobernanza
Movilidad urbana
Transporte urbano
Exclusión social

Abstract

Neoliberal governance. Challenges to organise urban mobilities. This paper contributes to consolidate the studies on neoliberal governance in present metropolitan environments, especially in urban mobility. It exposes how neoliberal policy on mobility is formulated through the establishment of public-private partnerships and it shows the resulting perspective on planning. The paper offers a final analysis on social exclusion and urban fragmentation phenomena derived from this neoliberal articulation of urban mobility policy.

Key words

Neoliberalism
Governance
Urban mobility
Urban transport
Social exclusion

Introducción

La formulación e implementación de las políticas urbanas ha cambiado considerablemente al cabo de las últimas décadas. La planificación propia de los estados fordistas-keynesianos donde las instituciones gubernamentales asumían la posición protagonista en la determinación y conducción de las políticas fue sustituida por procedimientos de reparto del poder mucho más difusos y aparentemente descentralizados. Para referir este nuevo tipo de ordenación urbana se ha extendido el uso del término gobernanza que, ubicado en el presente modo de producción capitalista

Palavras-chave

Neoliberalismo
Governança
Mobilidade urbana
Transporte urbano
Exclusão social

se traduce como gobernanza neoliberal. En la actualidad casi es inevitable referirse a estas nuevas formas de gestión urbana basadas en la operación de los mercados para dar cuenta de la mayor parte de los fenómenos que suceden en las principales regiones metropolitanas del mundo.

Aunque abundan los estudios sobre este nuevo orden urbano, sin embargo son pocos los intentos por reflexionar sistemáticamente sobre las implicaciones que tiene sobre los sistemas de movilidad urbana. Este artículo intenta contribuir a solventar esta carencia, al analizar la manera específica como la emergencia de las políticas en la urbe neoliberal condiciona la reestructuración de los servicios de movilidad urbana. En el examen de esta relación, aparecen fenómenos muy reconocibles pero que merecen una atención particular: procesos de exclusión social, de privatización de las responsabilidades públicas, de mercantilización de los bienes públicos o de segmentación de los servicios. Con esta revisión intento establecer lo más exhaustivamente posible una reflexión sobre cómo la provisión de los servicios de movilidad en las ciudades contemporáneas está siendo reestructurada por las formas neoliberales de gestión urbana.

Para cumplir este objetivo, en primer lugar ofrezco unas breves consideraciones terminológicas sobre los conceptos gobernabilidad, gobernanza y gobernanza neoliberal. A continuación analizo la particular articulación de las políticas urbanas bajo la gobernanza neoliberal, y las consecuencias que conlleva para el tradicional entendimiento de la planificación de las movilidades urbanas. Los siguientes apartados intentan reflejar las muy diversas condiciones como, bajo el régimen neoliberal, quedan los distintos intereses sociales. Así, se muestra la naturaleza de las sociedades público privadas y la aseguración pública de los beneficios empresariales en el ámbito de la movilidad urbana, pero también las repercusiones que tiene para las clases populares la reordenación neoliberal de los sistemas urbanos de movilidad. El artículo cierra con unas conclusiones que intentan sistematizar los principales ejes de estudio sobre cómo la gobernanza neoliberal está condicionando el entendimiento, la planificación y realización de las políticas de movilidad urbana.

Gobernabilidad, gobernanza y gobernanza neoliberal

Para referir los procesos de gestión pública en los sistemas democráticos existe una serie de conceptos en ocasiones adyacentes cuya escasa delimitación suele ser motivo de confusiones e imprecisiones. Vocablos como gobernabilidad, gubernamentalidad o gobernanza, se usan en ocasiones indistintamente para apuntar a la formación e implementación de una buena gama de políticas públicas. Sin entrar aquí en largas disquisiciones terminológicas, sin embargo sí creemos conveniente establecer una mínima delimitación conceptual para tener una visión más clara de las características de la ordenación de las movilidades urbanas dentro de las metrópolis neoliberales.

El término gobernabilidad se usó ampliamente en los años 70 del siglo pasado para designar ciertas amenazas a los regímenes democráticos occidentales derivadas de las dificultades para ejecutar una serie de políticas. A las dificultades económicas suscitadas por la crisis del petróleo en 1973 y la tradicional tensión entre el bloque capitalista y el soviético, se agregaban las incertidumbres derivadas de la desafección popular de los regímenes democráticos y el crecimiento en número e intensidad de movimientos sociales de protesta. En esas circunstancias, el uso que se le dio al concepto de gobernabilidad subrayaba ante todo problemas de funcionamiento y operatividad institucionales que hacían dudar de la propia viabilidad democrática (Crozier, Huntington y Watanuki, 1975:2). Como subrayaba Huntington para el caso estadounidense, estas

dificultades de gestión política no se debían a un descenso de la actividad gubernamental, sino a que estas actividades quedaban atrapadas en una progresiva y creciente burocratización y en una merma de la autoridad política (Huntington, 1975:63-65). En el contexto donde se suscitaron estos debates, la problemática de la autoridad descansaba en unos supuestos consistentes en la articulación jerárquica de las políticas, concebidas y articuladas desde los gobernantes sobre los gobernados.

Después del primer período de reformas neoliberales que acarrió el repliegue de las instituciones del estado keynesiano y fordista (Brenner y Theodore, 2002:374), este tipo de supuestos se tambaleó, al evidenciarse que la conducción política de la acción colectiva no necesariamente tenía que tomar el cauce exclusivo de las instituciones de gobierno formales. Dentro de la recuperación de la tradición política sobre la sociedad civil, fueron instaurándose otras modalidades de autogobierno que aparentemente rompían con la jerarquía gobernantes-gobernados (Aguilar Villanueva, 2000:33). Así, el progresivo dismantelamiento de las instituciones gubernamentales y la recuperación del protagonismo por la sociedad civil implicó un vuelco conceptual con la aparición del concepto de gobernanza, que a partir de entonces mienta no tanto los contenidos de las políticas, sino el establecimiento de relaciones de interdependencia entre una ampliada lista de tomadores de decisiones (Sack, 2011:47).

Para alcanzar esta meta, tuvo que seguirse un profundo proceso de descentralización de funciones antes asumidas por el estado, acompañado por un correlativo fortalecimiento de las contrapartes movilizables de la sociedad civil (Dávila y Brand, 2012:90). Así, las instituciones formales accedían a compartir el poder con distintos grupos de la sociedad civil (Gerber y Gibson, 2009:633).

Hasta aquí alcanzan las consideraciones sobre la gobernanza per se. Esta gobernanza se convierte en gobernanza neoliberal tan pronto como, en el clima empresarial presente, se equipara a la sociedad civil con la actividad de los mercados. De esta forma, el credo liberal fuerza un importante pero en ocasiones inadvertido giro, al convertir a los procesos consorciados de organización colectiva en la resultante de las fuerzas del mercado.

Este giro neoliberal de la gobernanza se originó desde finales de los años 70 y primeros de los 80 del pasado siglo, cuando los estados y municipalidades habían incurrido en ingentes déficits en su esfuerzo por proveer de servicios públicos bajo un prisma universalizador. Ante estas dificultades económicas los nuevos adalides liberales impusieron el credo de que los mercados serían capaces de lograr una mayor eficiencia en la asignación de recursos y en el desarrollo de las políticas. Según se señalaba, los mercados, frente al aparato estatal, garantizaban ventajas en áreas como las mayores habilidades de los expertos involucrados, la mejor calidad de los servicios, su menor costo, o la creación de un ambiente más propicio para la innovación (Kennedy, Miller, Shalaby, MacLean y Coleman, 2005:405; Koppenjan y Enserink, 2009:285). En aquel contexto de déficits públicos los mercados se transformaron en el protagonista ideal que sustituyera las ineficacias atribuidas al estado (van Dyck, 2012:120).

Sin embargo esta tendencia hacia la neoliberalización de la gobernanza dio un giro más. Ya no sólo se trata de que el mercado resuma la agregación política de intereses previa. Ahora se produce una inversión de medios y fines. Si se abría la asignación de recursos a través del mercado como una forma de garantizar la mejor provisión de bienes y políticas públicas, en lo sucesivo se transformarán la mayor parte de las políticas públicas para garantizar un más efectivo funcionamiento del mercado. En adelante el objetivo de los remanentes institucionales en los distintos órdenes de gobierno será transformar sus territorios para garantizar una fértil cultura empresarial (Swyngedouw, 2004:27). De esta forma el buen gobierno ya no se caracteriza por el éxito en la movilización

de intereses y en la provisión eficiente de servicios públicos, sino por el éxito de los gobiernos en su asistencia a los intereses empresariales (Hackworth, 2007:11).

En un contexto urbano, este giro hacia la gobernanza neoliberal implica transformar las metrópolis en un profuso mercado. Como indica Baeten “las ciudades se convierten primero, y sobre todo, en emplazamientos producidos para los inversores, y deben ser mercantilizadas como tales” (Baeten, 2012:24). Y esto porque en el momento cuando se entregó la responsabilidad del soporte de los bienes públicos al mercado, las ciudades pasaron a depender de la llegada y el mantenimiento de capitales tanto nacionales como extranjeros. Esta necesidad ha hecho no sólo que las ciudades se conviertan en mercados, sino que para captar esta inversión se enzarzen en una enconada competencia por hacerse atractivas a los inversores (Peck y Tickell, 2002:394).

Paradójicamente este proceso democratizador desde los estados burocráticos de la década de 1970, después del giro neoliberal, comporta una inversa despolitización en el momento en que las decisiones sobre el futuro de las políticas nacionales y urbanas se dejan en manos de los automatismos del mercado. Se inaugura así una nueva etapa post-política (Baeten, 2012:38).

La articulación de la gobernanza neoliberal

Bajo la nueva concepción de la gobernanza, la consideración sobre los contenidos de las políticas no será lo más importante, sino el comprender la forma como se manifestarán y articularán. Como se ha registrado en Estados Unidos, pueden aparecer cuerpos de gobernanza para asuntos como el desarrollo económico, los usos de suelo, la gestión de los recursos, el transporte, las políticas de vivienda, la información, la protección civil, la seguridad pública y un extenso etcétera (Gerber y Gibson, 2009:633). Lo sustancial va a ser la manera como una serie de nuevos actores se organicen en cuerpos y agencias de toma de decisiones.

En esta tendencia a la devolución del poder a los agentes de la sociedad civil, el gobierno pierde su papel de rector y se convierte en un facilitador para la articulación de los distintos intereses que surgen (Zetter, 2004:16). Desde su nueva posición, el estado, en sus diferentes órdenes, se convierte en un socio más dentro de las puntuales agencias que se crean en cada una de las áreas posibles de la política (Gough, Eisenschitz y McCulloch, 2006:148).

No cabe duda de que esta nueva perspectiva implica la desaparición de la función tradicional del estado como agencia planificadora en todos los niveles: el crecimiento nacional, el regional, o el desarrollo metropolitano y urbano. El gobierno ya no es más el estratega, regulador y proveedor de los bienes públicos (Zetter, 2004:17), y cuando conserva el liderazgo lo hace como el iniciador de la articulación de las voluntades (Van Dyck, 2012:119). El espíritu neoliberal penetra en esta forma de concebir la política y, recurriendo a la fraseología del marketing, reduce la determinación de la cosa pública a la generación de ambiguas ‘visiones’ capaces de atraer y concitar la iniciativa y las inversiones privadas (Healey, 2000:524).

Uno de los aspectos que ha sido ampliamente examinado es la forma como la sociedad civil, en sus diferentes subgrupos, se ha incorporado a estos nuevos órganos de tomas de decisiones. En la literatura es usual encontrar citadas como grupos de la sociedad civil incorporadas a las actividades de la gobernanza agrupaciones como asociaciones filantrópicas, iglesias, sindicatos, compañías, consultores o asociaciones comunitarias

(Mayer, 1994:321). En el caso de la movilidad urbana, esta difusa amalgama de actores encarnaría en la existencia de asociaciones de transportistas, empresas del transporte, empresas de la construcción de infraestructuras y equipo, asociaciones civiles, pero también toda una red gubernamental de responsables de planificación urbana y territorial, de desarrollo económico o servicios sociales (Kennedy et al., 2005:399; Sack, 2011:46; Meligrana, 1999:374).

Ahora bien, adjuntar una gruesa lista de actores sociales involucrados en estos nuevos cuerpos de gobernanza dista mucho de significar que todos los ciudadanos potencialmente afectados son tenidos en igual consideración. Dentro de las guías de buenas prácticas abundan los consejos sobre la necesidad de favorecer la participación de grupos sociales vulnerables que, de otro modo, estarían completamente ausentes de los procesos de decisión que les concernieran directamente (Rupprecht Consult, 2009:31).

Sin embargo se extiende una buena cantidad de impedimentos que hacen que la gobernanza, en su vertiente neoliberal, quede muy lejos de implicar un auténtico proceso democratizador de las decisiones. Los llamamientos al fortalecimiento de los grupos sociales vulnerables ponen de manifiesto su escasa presencia en las actuales agencias para la gobernanza. Esto es particularmente notorio en el caso del transporte, donde suelen prevalecer los intereses empresariales y los de las clases medias y altas. Ahora bien, incluso cuando las asociaciones civiles logran superar los desincentivos para su participación, la lógica empresarial que permea ampliamente el funcionamiento de estos cuerpos de gobernanza hace que muchas de sus reivindicaciones más radicales tengan que retraducirse hacia las fórmulas de los equilibrios presupuestarios, de la promoción y mercantilización de los espacios, o de la atracción de las inversiones internacionales (González y Vigar, 2008:71). En esa tónica, Mayer (2000) ha mostrado cómo grupos radicales del denominado movimiento Okupa en Europa, han rebajado sus reclamaciones políticas por la disposición de la vivienda y, dentro de los mecanismos de la gobernanza, han aceptado estudiar la forma para que la legalización de sus viviendas se produzca a través de la titularidad pública de la propiedad.

Según han manifestado diversos autores, el abandono del paradigma de la gobernabilidad ha supuesto también el abandono de ciertos mecanismos que garantizaban la agregación de todos los intereses en la promoción del bien común. En primer lugar, el que la toma de decisiones en ámbitos cada vez más extensos como el de la movilidad urbana se haya descentralizado y sacado de las tradicionales dependencias de planeación, conlleva que todo el peso de la normatividad y reglamentación atribuibles a la función pública desaparezcan en estas nuevas instancias de la gobernanza neoliberal. De esta forma, los nuevos cuerpos de toma de decisión funcionan en ausencia de procedimientos explícitos y equitativos de acceso y participación, sin un mandato claro y específico, y en medio de un vacío de autoridad (Swyngedouw, 2011:25).

Además, ante la ausencia de una normatividad explícita y equitativa que regule los procesos de movilización de intereses siempre queda la duda sobre la forma como podrán rendir cuentas estos cuerpos de gobernanza ante el grueso de la población y, en especial, ante aquellos sectores de la población marginados (Zetter, 2004:18). En un ámbito tan importante y oneroso como el de la planificación y de la movilidad, las fórmulas de la gobernanza neoliberal, en aras a fomentar los procesos de democratización y acercamiento a la sociedad civil, corren el riesgo de generar camarillas para la representación de intereses empresariales que tomen decisiones difícilmente revertibles y por las cuales no puedan ser social, administrativa ni penalmente imputables.

Otra de las repercusiones de la cesión de responsabilidad del gobierno a las agencias de gobernanza consiste en la dificultad de articular un plan general e integral de movilidad que abrigue al conjunto de las regiones metropolitanas. La concurrencia de múltiples intereses

privados, junto a la dificultad por articular organismos de gobernanza que vuelvan a centralizar la autoridad y la toma de decisiones, hace que la mayor parte de las intervenciones tengan un sentido puramente local y puntual, sin llegar a articular redes y sistemas de provisión de movilidades. Sólo en los casos excepcionales donde la autoridad no se ha dispersado a través de las fórmulas de descentralización, y mantiene su capacidad de determinación y coordinación de funciones, se pueden articular todavía visiones integrales que, por ejemplo, asocien intervenciones en materia urbanística y en materia de movilidad.

No en vano, se ha señalado (Federal Transit Administration, 2002:17) que una de las claves para que se pueda articular esta perspectiva holística en la ordenación de las movilidades es la continuidad y la memoria de las agencias de planificación: continuidad para que no se imponga una redefinición de las políticas y de los proyectos con cada cambio de administración o con la aparición y desaparición de actores de la sociedad civil; y memoria para que la resultante de las intervenciones sea agregativa hacia la materialización de políticas integrales. Como reconoce la propia Federal Transit Administration (Ibid) para el caso de Estados Unidos, éstas son características que muy rara vez se dan en los consejos de gobernanza del país.

Esta integralidad sólo puede obtenerse si se revierte la lógica de acciones y medidas dispersas que subyace a la operación de los distintos cuerpos de gobernanza neoliberal. Como sugiere la propia UN-Hábitat (2013:186) la prioridad, entonces, no debe concederse tanto a intervenciones puntuales que enmiendan nudos o problemas especialmente visibles, o a intervenciones puntuales que buscan poner en valor determinadas áreas de la metrópoli, sino a intervenciones cuyo objetivo es integrarse en la estructura pasada de acciones en busca de garantizar una óptima movilidad extensible a todo el territorio y su población.

Como quiera que sea, el dictamen sobre la naturaleza verdaderamente sistemática de las intervenciones urbanas y de movilidad no ha de quedarse en las intenciones programáticas, sino que debe evaluar pormenorizadamente los efectos de derrama que tienen sobre la población y su contexto. Esto debe ponernos sobre aviso ante determinadas intervenciones en el sistema de transporte que tienen la finalidad de articular territorios previamente marginados, pero que terminan reproduciendo la naturaleza fragmentaria de la metrópoli neoliberal al representar otras tantas actuaciones hacia la *gentrificación*¹ del medio. Así, se ha señalado (Figuroa, 2005:50) cómo algunas acciones tan celebradas como el Transmilenio en Bogotá han comportado un encarecimiento de los servicios para las clases populares, forzando su tradicional confinamiento. Se han resaltado evidencias similares respecto a los Metrocables de Medellín (Dávila y Brand, 2012:93), donde la utilización del sistema de teleféricos para comunicar con barriadas marginales sólo ha contribuido hacia una recuperación imaginaria y estetizante de estas zonas, pero no hacia la inclusión real y efectiva de sus poblaciones en el entorno social y productivo del resto de la urbe. De confirmarse estas apreciaciones, estaríamos presenciando una *gentrificación* también de los sistemas de movilidad urbana.

La planificación urbana bajo la gobernanza neoliberal

Como ya quedó de manifiesto, la gobernanza se convertía en neoliberal en tanto que el proceso de acercar la toma de decisiones a la sociedad civil es sustituido por el imperio por las reglas del mercado. Bajo el credo liberal, el mercado y sus automatismos es el mejor mecanismo con que cuenta la sociedad civil para expresar toda la serie de los contratos que la constituyen. En consecuencia, la planificación urbana bajo las formas neoliberales de gobernanza va a consistir en ubicar a los mercados en el centro de las decisiones e implementaciones.

1. Gentrificación es un anglicismo que se deriva de la discusión teórica desarrollada sobre todo en ciudades estadounidenses, pero que ha sido acogida en el resto del mundo. El término se refiere a la rehabilitación de zonas centrales de la ciudad estadounidense, ocupadas por población pobre negra y latina, con el objetivo de hacerlas nuevamente valiosas para las clases medias y altas anglosajonas (Pacione, 1990). En su adopción internacional, el concepto se ha usado para referir cualquier proceso de rehabilitación urbana que ha comportado el desplazamiento de la población pobre y marginada, la recuperación de la imagen urbana, y la capitalización del espacio para la inversión nacional e internacional.

Sin embargo esto se puede hacer de una doble manera. Algunos países han seguido el supuesto ilusorio de que el mercado es una fuerza automática que fácilmente tomará el relevo al estado, tan pronto como éste deje de intervenir. Así, en países como México, la última década se ha caracterizado simplemente por una retirada de la acción del estado, con la intención de que sean los desarrolladores y los intereses inmobiliarios quienes determinen los usos del suelo y los proyectos que deben acaparar la atención (Audirac, 2003:26). Para esta perspectiva el estado habría, como mucho, de mediar entre los intereses privados en caso de que se presentaran conflictos que el propio mercado no pudiera zanjar (Zetter, 2004:17; Tasan-Kok, 2012:11).

Sin embargo, otra serie de perspectivas señalan que la planificación neoliberal dista mucho de significar una simple retirada de la acción del estado. Se reconoce, efectivamente, que el estado desiste de su rol de imponer una dirección incluyente e integradora sobre el territorio, pero, sin embargo, adquiere nuevas funciones de facilitador y promotor de los mecanismos del mercado (Baeten, 2012:207). En particular, se trata de que el estado, en sus diversas instancias, impulse los procesos de desvalorización y revalorización mercantil del espacio urbano, estableciendo mecanismos para determinar la decadencia de ciertos espacios y para establecer proyectos de reinversión, rehabilitación y *gentrificación* de la mano de capitales privados (Weber, 2002:524).

Que el estado asuma la tarea de promover la acción de los mercados implica un cambio radical en la comprensión del territorio. En adelante la política no será ya el revertir las desigualdades y desequilibrios territoriales, con medidas explícitas y onerosas de redistribución de la riqueza (Mayer, 1994:319). Al contrario, el territorio y sus poblaciones serán vistas como un repositorio de recursos que hay que valorizar minuciosamente para emprender procesos de desarrollo capitalistas (Sabel, 1994:126).

Es evidente que la lógica de actuación que sobre el territorio impone la gobernanza neoliberal se ubica en un contexto más amplio de internacionalización de los intercambios. El que los espacios urbanos hayan de ser valorizados y mercantilizados no ocurre por fuerza del capricho, sino por la necesidad de que la región metropolitana compita lo más exitosamente posible contra otras regiones, atrayendo capitales e inversiones internacionales que revitalicen su medio construido. Así, las propias agencias de planificación gubernamentales hacen suya la tarea de que la ciudad se aúpe en los más diversos rankings internacionales que denotan un entorno amigable para los negocios, como paso previo a las efectivas llegadas de capitales (Baeten, 2012a:25).

Progresivamente se ha instalado en las agencias de planificación la noción de que el desarrollo capitalista de la ciudad es equivalente de desarrollo urbano y social. Bajo esta premisa, las instituciones gubernamentales siguen casi con mayor fidelidad que los propios capitalistas el dogma de los equilibrios presupuestarios y la máxima del plusvalor. Como señala el propio Baeten, los planificadores neoliberales reinterpretan la gestión de los edificios, las zonas urbanas, las infraestructuras del transporte o los parques bajo la lógica del beneficio monetario (2012b:206), y no como instrumentos que pudieran favorecer la inclusión social y la integración territorial.

Sin embargo, no desaparece del todo la intención del desarrollo social y territorial, porque se asume que el desarrollo capitalista los produce indefectiblemente (Tasan-Kok, 2012:10). Entregar a los procesos de mercado la gestión urbana debería ser una fórmula para favorecer la competitividad en la provisión de los servicios, aumentar su calidad u optimizar la administración de los recursos. La población urbana acabaría siendo la primera beneficiaria de las eficiencias que acarrearía la apertura a los mercados de las políticas urbanas.

Las consecuencias a escala metropolitana, sin embargo, no han sido las deseadas. El fin de la gobernabilidad implicó también la desaparición de los planes integrales de desarrollo del territorio urbano. En su substitución, las fuerzas del mercado, espoleadas por las instituciones de gobierno, han generado una serie de actuaciones ad hoc, proyecto a proyecto. Así ha sido, por ejemplo, el caso del desarrollo urbano en una ciudad como Bogotá, donde la iniciativa privada de una forma desarticulada ha sido la que ha determinado de manera puntual qué espacios de la ciudad debían recibir la atención pública para significarse como centros de desarrollo (Ortiz Gómez y Zetter, 2004:190). El anterior empeño por generar colonias y barrios que dispusieran de los servicios básicos (escuelas, centros de salud, transporte, equipamiento colectivo, áreas verdes), ha desaparecido por completo en la gestión del espacio urbano (Ibid., 2004:186), y las fuerzas del mercado han repartido muy desigualmente dichos servicios hacia las áreas de clases medias y altas donde fueran más fácilmente capitalizables (Beatty, 2014:44).

La ordenación de la movilidad urbana no ha sido ajena a estos fenómenos. Las formas neoliberales de gobernanza se han extendido a la disposición de los sistemas de transporte, bajo el supuesto de que un sistema de mercado implicaría mayor competencia y eficiencia (Nijkamp, Val Delft, Geerlings y Van Veen-Groot, 2000:14). En los sistemas de transporte se ha impuesto con igual fuerza la necesidad de favorecer la iniciativa privada (a costa muy frecuentemente de la calidad y cobertura de los servicios), o la comprensión de que, por encima de objetivos de inclusión y redistribución social, los sistemas tarifarios deben de funcionar bajo el principio de equilibrio o incluso excedentes financieros.

Pero, además, ciertas formas de gestionar el tráfico han secundado procesos de asignación de precios basados en el mercado. Así ha sucedido, por ejemplo, con medidas para corregir situaciones de congestión vial y de contaminación. Bajo la premisa de que el uso motorizado del espacio debe tener igualmente un precio, y de que el propio sistema de precios será el encargado de regular la oferta y la demanda de accesos, en determinadas ciudades del mundo, como Londres o Nueva York se han implantado tarifas de ingreso a ciertas áreas para aminorar la llegada de vehículos y rebajar los mencionados problemas de congestión y contaminación. Sin embargo, estas formas monetarización de la gestión de la movilidad han acarreado importantes formas de exclusión social. Como subraya (Chronopoulos, 2012:188), los sistemas de precios en el acceso a estas zonas restringidas tienden a desincentivar a las rentas bajas que no pueden sufragar las tasas y quedan inmovilizadas, mientras que para las rentas altas los peajes son insignificantes y no motivan cambios importantes de comportamiento.

Las sociedades público privadas

Como se recordará, la perspectiva de la gobernanza neoliberal hacía que la comprensión de la relación entre el estado y la sociedad civil quedara reducida a favorecer la llegada de los capitales internacionales a través de la puesta en valor de la mayor parte de espacios y condiciones urbanas. Una vez en la metrópolis, el objetivo será preservar a estos inversores, manteniendo para ellos unas condiciones lo más ventajosas posibles en comparación con las oportunidades de negocio y consumo que ofrecen otras ciudades (Hackworth, 2007:2). Sin embargo, como señala Harvey, muchos de estos esfuerzos no son otra cosa que subsidios que ofrece el sector público a las clases altas neoliberales para que mantengan sus inversiones en la metrópolis (Harvey, 1994:366). De hecho, se ha documentado en el caso de Estados Unidos la puesta en marcha de una profusa labor legislativa para hacer que las antiguas restricciones a los movimientos de capitales se convirtieran en otras tantas garantías para facilitar su llegada y para garantizar sus rendimientos (Jou, Hansen y Wu, 2012:167).

Los incentivos ofrecidos a los intereses privados ocupan un espectro de amplias dimensiones. Así, los gobiernos han reducido ampliamente su gasto público, como garantía para los futuros inversionistas de que no se incrementarán sus impuestos; se articula una variada serie de incentivos financieros y fiscales, como exención de tasas e impuestos para la llegada de inversores; se invierte en la formación de los trabajadores, como una forma de garantizar un suministro suficiente de mano de obra; se constituyen parques empresariales, donde las regiones metropolitanas asumen los costos de la producción del territorio (urbanización, canalización de agua, energía eléctrica, drenaje, gas, cableados de fibra óptica, etc.), (Amin y Malmberg, 1994:242); se suscriben seguros de garantía de los rendimientos; o se concede la explotación, en régimen de monopolio a las empresas para la provisión de bienes y servicios anteriormente considerados públicos (Koppenjan y Enserink, 2009:288).

Las garantías que prestan las instancias gubernamentales para la llegada y mantenimiento de las inversiones, en la promoción neoliberal del territorio urbano, en ocasiones trascienden lo estrictamente económico. En el proceso de apropiación del territorio y sus bienes, los estados suelen poner en marcha medidas represivas y de contención ante posibles movilizaciones y protestas frente a la llegada de inversores y multinacionales (Harvey, 2007:77) Además, ante la evidencia de que la producción y los consumos para las clases altas se materializan más fácilmente en entornos asegurados y que garantizan su segregación social, inadvertidamente las municipalidades asumen también políticas de seguridad y tolerancia cero que implica la expulsión de las poblaciones populares de los espacios 'gentrificados' (Beatty, 2014:47). Así se producen peligrosos deslizamientos que van de garantizar la seguridad financiera a imponer la seguridad policiaca (Mitchell y Beckett, 2008:94) para que las élites consuman y disfruten los espacios más aventajados de las ciudades globales.

Las fórmulas más recurridas para garantizar toda esta serie de beneficios a los intereses privados internacionales suelen tomar la forma de sociedades público-privadas, es decir, acuerdos explícitos donde las partes se imponen una serie de condiciones y proceden a establecer un reparto en las cargas y beneficios. Tras más de 30 años de innovación en este tipo de convenios, las modalidades ideadas son muy diversas. La fórmula *Built-Operate-Transfer*, implica la garantía por parte del sector público del establecimiento de una licencia que permite a la empresa privada el construir, operar y recoger los beneficios de la facilidad en cuestión por un período de tiempo que suele extenderse por varias décadas. Al término de la licencia, la obra se traspasa al estado (Jou et al., 2012:164 y Farmer, 2013:63). Otro tipo de sociedades, acaso más provechosas para los inversores privados, consisten en que el sector público financia y construye la infraestructura, al tiempo que cede su operación a los intereses empresariales (UN-Hábitat, 2013:190), o bien establece una licitación en términos competitivos que incluye a varias empresas (Cervero, 2001:11). Por último, existen las denominadas 'joint ventures', donde no se produce la división anterior de papeles, sino que las instituciones públicas y los intereses privados comparten la responsabilidad por la inversión, los costos y los beneficios derivados de la operación (Koppenjan y Enserink, 2009:285).

Parece manifiesto que cualquiera de las anteriores fórmulas implica de por sí un aseguramiento de los beneficios para el capital, sin el cual no alcanzaría a materializar su inversión. Sin embargo, las instituciones públicas suelen imponer ciertas condiciones a las empresas que garanticen ciertos estándares en la provisión de servicios urbanos. El estado se garantiza cierta recuperación a través de la imposición de cuotas anuales por el mantenimiento de las concesiones y licencias, a través de contratos de alquiler a las empresas de las infraestructuras públicas, o a través de la recuperación de la infraestructura concluido el término de la concesión (Mayer, 1994:323). También es recurrida la fórmula de los subsidios cruzados, consistente en licitar conjuntamente varios servicios, alguno de los cuales son deficitarios pero que las empresas concursantes podrán

cubrir gracias a los beneficios extraídos en aquellos que sí son redituables (Koppenjan y Enserink, 2009:287).

En el sector del transporte, el estado suele condicionar las concesiones al cumplimiento de ciertos estándares. Así, en el caso de Singapur, se ha manifestado cómo los gobiernos municipales imponen a las empresas contratistas la necesidad de cumplir con criterios relacionados con la cobertura de los servicios, el cumplimiento de horarios, la accesibilidad para las poblaciones con alguna discapacidad, o la seguridad y comodidad de los vehículos (Lam y Toan, 2006:180). Las licitaciones y contratos llevan en ocasiones cláusulas sobre el costo de las tarifas de los servicios ofrecidos, así como ratios para calcular su actualización frente a la inflación (Koppenjan y Enserink, 2009:289). Además, se establecen fórmulas para que, superado cierto porcentaje de recuperación, el estado comienza a ser partícipe de los beneficios que obtiene el agente privado (Ibid., 2009:290).

Como quiera que el estado intenta asegurar unos mínimos en el cumplimiento de los servicios, es cierto que su capacidad para hacer aplicables los convenios depende, como los mismos Koppenjan y Enserink advierten, de su propia autoridad, capacidad técnica y voluntad (Koppenjan y Enserink, 2009:292). Unos gobiernos débiles, sin personal capacitado y con pocos incentivos, pueden tener muy serias dificultades para hacer cumplir a las empresas, muchas veces grandes multinacionales, las condiciones estipuladas en los contratos.

La simple posición que toman el sector público y los intereses privados dentro de estas sociedades hace muy predecible qué parte acarreará con los costos y cuál aprovechará los beneficios. Sin embargo, las empresas suelen contar con mecanismos añadidos que garantizan el disfrute de sustanciosas utilidades. En muchas ocasiones, su acceso a los mercados de provisión de bienes urbanos se produce en circunstancias muy favorables, con motivo de las incapacidades de los gobiernos de sostener los gastos públicos o en períodos que se necesita incrementar la recaudación. En estas condiciones, el sector público, ávido de ingresos, suele malvender la infraestructura urbana o las licencias para la explotación del tipo de servicio en cuestión (Farmer, 2013:64). Otras veces la composición política del área metropolitana suele representar el espacio idóneo para que los intereses privados fuercen la concesión de oportunidades extremadamente favorables. En los casos donde la conurbación se compone de varias municipalidades, cada una de ellas con cierta autonomía para la administración de sus servicios, los inversores privados fuerzan la competencia entre de estas municipalidades con la intención de obtener las mejores condiciones en las contrataciones y licitaciones, como es el caso de la metrópolis de Bogotá (Ortiz Gómez y Zetter, 2004:188). Además, el hecho de que la entrada en la provisión de servicios públicos requiera de enormes gastos en la inversión de infraestructura, hace que aquellas empresas que consiguen ganar las licitaciones alcancen a operar en una situación de monopolio de facto. Sin competidores, estas empresas disponen de un amplio margen de discrecionalidad para imponer tarifas o rebajar los estándares en la calidad de los servicios, en busca de aumentar sus márgenes de beneficios (Koppenjan y Enserink, 2009:289).

Además, concesionar la provisión de infraestructuras y servicios por un largo período de tiempo tiene la desventaja de que resta capacidad de acción al estado para acomodar la política urbana a los propios cambios que sucedan (Farmer, 2013: 64). El que se hayan concesionado por decenios y bajo estrictos términos contractuales autopistas, servicios de transporte público, o servicios de provisión de agua supone cierta hipoteca sobre las posibilidades futuras de dirección sobre el desarrollo urbano (Hull, 2011:30; Troy, 2000:551).

Así, la desviación neoliberal que toma la gobernanza urbana al ubicar al mercado como el suelo sobre el que tendrá lugar la devolución de poder desde el estado a la sociedad civil, implica la constitución de un nuevo equilibrio donde el interés público se ve seriamente amenazado. En la constitución de las agencias de gobernanza neoliberal no sólo quedaron ausentes las reglas y los mecanismos que garantizaran la rendición de cuentas respecto a las políticas asumidas e implementadas. Como ahora vemos, la disparidad como se suscriben las sociedades público-privadas hace muy difícil que las instituciones gubernamentales puedan regular la lógica de la rentabilidad empresarial en la defensa de un mínimo nivel de beneficio público.

Los perdedores de la gobernanza neoliberal de las movilidades

Con el advenimiento de las formas neoliberales de gobernanza, las ciudades han visto cómo poco a poco desaparecían los intentos redistributivos que aspiraban a instaurar cierto estado de bienestar (Mayer, 1994:320). Las políticas en pos de la inclusión social han sido desplazadas por la necesidad de solventar los desequilibrios presupuestarios. Una vez que los mercados de capitales se convirtieron en fundamentales para la gobernanza de los entornos urbanos, se hizo cada vez más difícil implementar medidas que comportaran incurrir en déficits públicos. Y es que en la búsqueda de financiación, las localidades deben mostrar a los posibles acreedores su solvencia y buen manejo de las cuentas (De Souza y Zetter, 2004:173). La presión es aún mayor cuando los bancos y capitales internacionales se guían por los rankings de las agencias calificadoras para determinar la confianza que aseguran las municipalidades demandantes de capital (Hackworth, 2007:22).

A la vista de estas circunstancias, Harvey ha concluido que estas nuevas formas de gobernanza implican comprometer los consumos de las clases pobres con el fin de engrosar las utilidades que mantengan a los adinerados dentro de la ciudad (Harvey, 1994:377). La gobernanza neoliberal, se convierte así en una estrategia para el secuestro de las políticas públicas que garantizan la hegemonía de las clases pudientes (Healey, 2000:527). Esto es paradójico contando con la aspiración de las formas nacientes de gobernanza de acercar el poder a la sociedad civil, desde aparatos estatales excesivamente burocratizados. Sin embargo, las fórmulas neoliberales de gobernanza instauran una serie de filtros que impiden que los intereses de los desfavorecidos puedan movilizarse en la articulación de las políticas urbanas (Mayer, 1994:324). Como algunos estudios han mostrado para el caso de las agencias de gobernanza del transporte en Estados Unidos, un tercio de las mismas están compuestas *exclusivamente* por hombres de mediana edad y blancos, y la posibilidad de que se seleccione a un hombre triplica la de que sea elegida una mujer (Federal Transit Administration, 2002:6). En realidad, sólo los grupos de la sociedad civil que disponen de capital económico, social y técnico pueden movilizarse hacia la composición de estas agencias de gobernanza, de forma que su intención de representar el interés público queda como mero pretexto (Swyngedouw, 2011:24).

Dentro del contexto neoliberal estos grupos sociales marginados son reinterpretados de una forma que apuntala su exclusión. Bajo esta perspectiva, cada uno de los ciudadanos se convierte en un particular empresario que tiene la obligación de granjearse su propio bienestar aprovechando las oportunidades que le presenta la ciudad convertida en un inmenso mercado (Baeten, 2012:206). La marginalidad derivaría de la incapacidad de determinados ciudadanos para aprovechar estos beneficios que presta el mercado urbano, y se solucionaría a través de la promoción de las virtudes empresariales que mejoraran su nivel de competitividad (Gough et al. 2006:50).

En un contexto neoliberal donde la provisión de los servicios urbanos se privatiza, se produce una segmentación en la provisión del servicio; los concesionarios invierten en aquellos tramos que sirven a las clases medias y altas y que, por tanto, son redituables, y dejan fenecer aquellos otros tramos y espacios deficitarios donde viven las clases pobres. En el campo de las movilidades, estos fenómenos se materializan en la fragmentación de las redes de transporte, en el desarrollo de los modos y las infraestructuras que se consideran rentables, y en el abandono de aquellos entornos pobres, en decadencia o congestionados (Nijkamp et al., 2000:14). Las clases marginadas se enfrentan entonces a un entorno que ha sido abandonado y que se encuentra muy mal conectado con el resto de espacios urbanos.

También en el caso de la movilidad urbana observamos la presencia de privatizaciones que hacen que las empresas privadas recuperen el protagonismo que antes tenían las instituciones gubernamentales en la oferta de los servicios de transporte (Figueroa, 2005:45). Este tipo de sustituciones tiene como consecuencia que desaparezca enteramente la posibilidad de ampliar coberturas a espacios necesitados. Además, en ciudades como Santiago de Chile, la desregulación de los servicios del transporte ha motivado que las empresas, para mantener sus márgenes de beneficios, aumenten las tarifas de los billetes, haciendo en ocasiones inasumible para las rentas más bajas el tener que sufragar los costos de sus desplazamientos (Figueroa, 2005:43).

En contraposición, y en línea con el espíritu individualista y no socializador del período de gobernanza neoliberal, las ciudades han tendido a favorecer soluciones privadas de movilidad frente a las públicas. La máxima expresión de este fenómeno reside en el impulso a la posesión y disfrute del coche particular frente a los apoyos al transporte público presentes en las décadas de 1960 y 1970. En el caso de Estados Unidos, se ha mostrado cómo la inversión en transporte público ha caído de representar el 40% de todos los gastos federales en transporte a finales de 1970 a representar sólo el 15% en la actualidad (Farmer, 2013:60). Ni que decir tiene que este tipo de prerrogativas ha tenido manifiestos tintes clasistas, por quedar fuera de esta redistribución del gasto las clases bajas que, al no disponer de recursos para adquirir un automóvil, son las usuarias tradicionales del transporte público. No puede tampoco pasar desapercibida la fórmula ideológica que en muchos contextos ha adquirido este trasvase de recursos. Dentro de los nuevos cuerpos de gobernanza es muy frecuente referirse al gasto en transporte público como subsidio, y al gasto en la construcción de carreteras, autopistas y nodos viales para el transporte privado como inversión (Cervero, 2011:4).

La segmentación y fractura de las redes de transporte, junto a esta reorientación del gasto que privilegia el automóvil particular, ha ocasionado problemas muy serios de accesibilidad para los sectores marginados. Las personas de bajos recursos, las mujeres, los ancianos o los niños tiene cada vez más dificultades para acceder a un sistema de transporte que los desplace convenientemente por los distintos espacios urbanos (UN-Habitat, 2013:182). Al mismo tiempo, estos sectores sociales han sido progresivamente desplazados de ciertas intervenciones espectaculares de movilidad en muchas ciudades contemporáneas. La implementación de estándares internacionales en medios de transporte como los BRTs, metros y metrocables hace que buena parte de las clases populares se queden al margen de los beneficios que ofrecen al no poder sufragar sus costos, o al ubicarse en posiciones muy periféricas donde no llega su cobertura. Ciertas experiencias que acercan líneas de alta capacidad a colonias pobres consiguen articular los espacios anteriormente marginados, pero no tanto así a sus poblaciones.

Este amplio sector de la población, en el entorno general de desregulación y en el caso de países en desarrollo, habitualmente tiene que recurrir a servicios informales de transporte. Con la connivencia de las autoridades (UN-Habitat, 2013:183), que no pueden hacer frente a la demanda de movilidad que suponen las colonias populares, se

deja operar a toda una serie de vehículos como combis, vans o camionetas (Figuroa 2005:46), sin derroteros ni horarios particulares y con nula supervisión de estándares de servicio o seguridad. Dentro de las vastas carencias de las metrópolis de estas ciudades en desarrollo, estos servicios informales son la mejor opción que tienen las poblaciones pobres para poder desplazarse por la ciudad (Cervero, 2011:13).

Conclusiones

Resumiendo algunas de las evidencias señaladas, podemos clasificar en tres grandes grupos las reestructuraciones que han sufrido los sistemas de movilidad como consecuencia de la imposición de las formas neoliberales de gobernanza urbana.

Desde el punto de vista de las finalidades el paso de la gobernabilidad a la gobernanza neoliberal ha implicado el repliegue del estado como entidad planificadora del desarrollo social y territorial. El espacio urbano deja de considerarse un ámbito para implementar políticas que garanticen la inclusión social y se mercantiliza profundamente en el intento por atraer inversiones internacionales y por asegurar beneficios empresariales. Esta revisión de las finalidades políticas del espacio comporta que las actuaciones de movilidad pierdan su naturaleza sistemática e integral y se conviertan en inversiones ad hoc con el objetivo primordial de ofrecer rendimientos empresariales, tanto por la operación de los servicios como por el desarrollo económico del espacio circundante. Con ello toda la serie de políticas que tendía anteriormente a garantizar un sistema de transporte económico y accesible se retiran, ocasionando fuertes presiones al alza a las tarifas del transporte público y cambios en la orientación de las políticas hacia el privilegio de las formas privadas de movilidad como el automóvil.

Desde el punto de vista de los mecanismos, la gobernanza neoliberal del espacio urbano ha implicado que el interés público en la provisión de los servicios de movilidad desaparezca progresivamente en la defensa de ciertos intereses clasistas. Que las anteriores instituciones de planificación urbana estatales hayan sido sustituidas progresivamente por agencias de gobernanza urbana donde cupiera la sociedad civil y, fundamentalmente, los mercados, ha implicado que buena parte de los intereses de las clases populares y de los grupos vulnerables dejen de estar representados en la toma de decisiones. Sin procedimientos explícitos para su conformación o sin fórmulas de representatividad democrática que garanticen su legitimidad, estas agencias de gobernanza pueden convertirse en instrumentos para la restauración del poder de las clases altas. En el caso de la movilidad urbana, se ha mostrado cómo faltan mecanismos explícitos que fomenten la incorporación de los grupos vulnerables a las agencias de gobernanza establecidas, y cómo faltan fórmulas que reequilibren voces políticamente tan dispares como las del empresariado del transporte o las clases adineradas frente a las poblaciones marginadas. Por otro lado, el propio funcionamiento de las sociedades público-privadas que conforman estas agencias hace muy difícil que se haga conminatorias todas las cláusulas que se pudieran establecer para la provisión de los servicios en términos, por ejemplo, de coberturas, horarios, frecuencias, calidad o accesibilidad para las poblaciones marginadas.

Finalmente, desde el punto de vista de las consecuencias, la gobernanza neoliberal del territorio urbano abunda en el sentido excluyente y fragmentador de los sistemas de movilidad. Algunas intervenciones que en el papel intentan instaurar estándares internacionales en la provisión de la movilidad colectiva pueden ser interpretadas como formas de *gentrificar* los sistemas de transporte, poniendo en marcha los sabidos procesos de exclusión propios de estas iniciativas. Determinadas actuaciones ligadas a las líneas de BRT están consiguiendo acercar y revalorizar territorios antes marginados,

pero es más dudoso que mejoren las condiciones de vida de sus poblaciones. No es descartable que estas actuaciones en materia de movilidad sean un eslabón más en la larga cadena de mejoras que tienen el objetivo de recuperar para la inversión privada ciertas áreas urbanas a expensas del desplazamiento de las poblaciones marginadas que las ocupaban. Esto es especialmente cierto si a estas actuaciones les acompaña un retiro destacado de los subsidios que fuerza al alza los precios de las tarifas, impidiendo que las clases populares puedan seguir usando este tipo de servicios. Al mismo tiempo, las tendencias hacia la privatización que acompañan a la gobernanza neoliberal imponen una aguda segmentación de los servicios públicos urbanos. Así por ejemplo, se ha mostrado cómo las empresas concesionarias del transporte público son reacias a ampliar la cobertura en áreas pobres donde no se esperan rendimientos, al tiempo que mejoran sustancialmente los servicios destinados a otras colonias de clases medias y altas. Además, esta tendencia privatizadora, en el terreno de las movilidades, ha impulsado más si cabe el olvido del transporte colectivo del que se servían las clases bajas.

Este artículo ha sido realizado dentro del marco del proyecto de investigación apoyado por la convocatoria de Problemas Nacionales 2014 del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACyT) México.

Bibliografía

- » AGUILAR VILLANUEVA, Luis (2000) Democracia y transición. En: González Parás J.N. y Labra Manjarrez, A. (edits). *La gobernabilidad democrática en México*. México, INAP.
- » AMIN, Ash y MALMBERG, Anders (1994) Competing structural and institutional influences on the geography of production in Europe. En Amin, A. (ed.). *Postfordism*. Oxford, Blackwell.
- » AUDIRAC, Ivonne (2003) Information-Age. Landscapes Outside the Developed World. *Journal of the American Planning Association* vol. 69 nº1, p. 16-32.
- » BAETEN, Guy (2012a) Normalising neoliberal planning. The case of Malmö, Sweden. En Baeten, G. y Tasan-Kok, T. (edits.) *Contradictions of Neoliberal Planning*. London, Springer.
- » BAETEN, Guy (2012b) Neoliberal Planning. Does it Really Exist? En Baeten G. y Tasan-Kok, T. (edits) *Contradictions of Neoliberal Planning*. London, Springer.
- » BEATY, Rachel (2014) Neoliberal urbanism. Socio-spatial fragmentation & exclusion. *New visions for public affairs*. Vol. 6 nº1, p. 41-49.
- » BRENNER, Neil y THEODORE, Nick (2002) Cities and geographies of actually existing neoliberalism. *Antipode* Vol. 34 nº3, p. 349-379.
- » CERVERO, Robert (2011) *State roles in providing affordable mass transport service for low income residents*. Berkeley, International Transport Forum.
- » CHRONOPOULOS, Themis (2012) Congestion pricing: the political viability of a neoliberal spatial mobility proposal in London, Stockholm and New York City. *Urban Research and Practice*. Vol. 5 nº 2, p.187-208.
- » CROZIER, Michel, HUNTINGTON, Samuel. P. y WATANUKI, Joji (1975) Introductory note. En Crozier, M. Huntington S. P. Watanuki, J. (edits.) *The crisis of democracy. Report on the governability of democracies to the trilateral commission*. New York, New York University Press.
- » DÁVILA, Julio y BRAND, Peter (2012) La gobernanza del transporte público urbano. Indagaciones alrededor de los metrocables de Medellín. *Revista Bitácora Urbano Territorial*. Vol. 21, nº2, p. 85-96.
- » DE SOUZA, Fabio y ZETTER, Roger (2004) Urban land tenure in Brazil. From centralized state to market processes of housing land delivery. En Zetter, R. y Hamza, H. (edits) *Market Economy and Urban Change. Impacts in the Developing World*. London, Earthscan.
- » FARMER, Stephanie (2013) On the move. The neoliberalization of US public transportation. *Harvard international review*. Vol. 35 nº2, p. 60-64.
- » FEDERAL TRANSIT ADMINISTRATION (2002) *Public Transit Board. Governance Guidebook*. Washington, Transportation Research Board.
- » FIGUEROA, Óscar (2005) Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina. *EURE*. Vol. 31 nº 94, p. 41-53.
- » GERBER, Elisabeth y GIBSON, Clark (2009) Balancing regionalism and localism. How institutions and incentives shape American transportation policy. *American Journal of Political Science*. Vol. 53 nº3, p. 633-648.

- » GONZÁLEZ, Sara y VIGAR, Geoff (2008) Community influence and the contemporary local state. *City*. Vol. 12 n^o1, p. 64-78.
- » GOUGH, Jamie, EISENSCHITZ, Aram y MCCULLOCH, Andrew (2006) *Spaces of social exclusion*. London, Routledge.
- » HACKWORTH, Jason (2007) *The Neoliberal City. Governance, Ideology and Development in American Urbanism*. London, Cornell University Press.
- » HARVEY, David (1994) Flexible Accumulation through Urbanization. Reflections on Postmodernism in the American City. En Amin, B. (edit) *Postfordism*. Oxford, Blackwell.
- » HARVEY, David (2007) *A Brief History of Neoliberalism*. Oxford, Oxford University Press.
- » HEALEY, Patsy (2000) Planning in relational space and time. Responding to new urban realities. En Bridge, J. y Watson, S. (edits) *A companion to the city*. Oxford, Blackwell.
- » HULL, Angela (2011) *Transport matters. Integrated approaches to planning city-regions*. London, Routledge.
- » HUNTINGTON, Samuel (1975) The United States. En Crozier, M., Huntington S. P. y Watanuki, J. (edits.) *The crisis of democracy. Report on the governability of democracies to the trilateral commission*. New York, New York University Press.
- » JOU, Sue-Ching, HANSEN, Anders Lund y WU, Hsing-Ling (2012) Accumulation by dispossession and neoliberal urban planning. Landing the mega-projects in Taipei. En Baeten G. y Tasan-Kok T. (edits) *Contradictions of Neoliberal Planning*. London, Springer.
- » KENNEDY, Christopher, MILLER, Erik, SHALABY, Amer, MACLEAN, Heather y COLEMAN, Jess (2005) The four pillars of sustainable urban transportation. *Transport Reviews*. Vol. 25 n^o4, p. 393-414.
- » KOPPENJAM, Joop y ENSERINK, Bert (2009) Public private partnership in urban infrastructures. Reconciling private sector participation and sustainability. *Public Administration Review* Vol. 62 n^o 2, p. 284-296.
- » LAM, Soi Hoi y TOAN, Trinh Din (2006) Land transport policy and public transport in Singapore. *Transportation*. Vol. 33, p. 171-188.
- » MAYER, Margit (1994) Postfordist city politics. En Amin B. (edit.) *Postfordism*. Oxford, Blackwell.
- » MAYER, Margit (2000) Social movements in European cities: Transitions from the 1970s to the 1990s. En Bagnasco, A. y Le Gales, P. (edits) *Cities in contemporary Europe*. Cambridge. Cambridge University Press.
- » MELIGRANA, John (1999) Toward regional transportation governance. A case study of Greater Vancouver. *Transportation*. Vol. 26, p. 359-380.
- » MITCHELL, Katharyne y BECKETT, Katherine (2008) Securing the Global City. Crime, Consulting, Risk and Ratings in the Production of Urban Space. *Indiana Journal of Global Legal Studies*. Vol. 15 n^o1, p. 75-115.
- » NIJKAMP, Peter, VAN DELFT, Hadewijch, GEERLINGS, Harry y VAN VEEN-GROOT, Danielle (2000) Transportation between globalization and localization. *Innovation*. Vol. 13 n^o1, p. 11-26.
- » ORTIZ GÓMEZ, Andrés y ZETTER, Roger (2004) Market enablement and the reconfiguration of urban structure in Colombia. En Zetter R. y Hamza, H. (edits)

Market Economy and Urban Change. Impacts in the Developing World. London, Earhtscan.

- » PACIONE, Michael (1990) *Urban problems. An applied urban analysis.* Londres, Routledge.
- » PECK, Jamie y TICKELL, Adam (2002) Neoliberalizing Space. *Antipode.* Vol. 34 nº 3, p. 380-404.
- » RUPPRECHT CONSULT (2009) *Guidelines. Developing and implementing a sustainable urban mobility plan.* Colonge, Ruprecht Consult.
- » SABEL, Charles (1994) Flexible specialization and the reemergence of regional economies. En Amin B. (edit.) *Postfordism.* Oxford, Blackwell.
- » SACK, Detlef (2011) Governance failures in integrated transport policy. On the mismatch of 'co-opetition' in multi level systems. *German Policy Studies.* Vol. 7 nº 2, p. 43-70.
- » SWYNGEDOUW, Erik (2004) Globalisation or 'glocalisation'? Networks, Territories and Rescaling. *Cambridge Review of International Affairs.* Vol. 17 nº1, p. 25-48.
- » SWYNGEDOUW, Erik (2011) The zero-ground of politics. Musings on the post-political city. En Kaminer, T., Robles Durán M. y Sohn H. (edits) *Urban asymmetries. Studies and projects on neoliberal urbanization.* Rotterdam, o10 Publishers.
- » TASAN-KOK, Tuna (2012) Contradictions of neoliberal urban planning. En Baeten G. y Tasan-Kok T. (edits) *Contradictions of Neoliberal Planning.* London, Springer.
- » TROY, Patrick (2000) Urban planning in the late Twentieth Century. En Bridge G. y Watson S. (edits.) *A companion to the city.* Oxford, Blackwell.
- » UN-HABITAT (2013) *Planning and design for sustainable urban mobility.* Abingdon, Routledge.
- » VAN DYCK, Barbara (2012) Social entrepreneurship in urban planning and development in Montreal. En Tasan Kok T. y Baeten G. (edits) *Contradictions of neoliberal planning.* London, Springer.
- » WEBER, Rachel (2002) Extracting value from the city. Neoliberalism and urban redevelopment. *Antipode.* Vol. 6, p. 519-540.
- » ZETTER, Roger (2004) Market Enablement and the Urban Sector. En Zetter R. y Hamza H. (edits.) *Market Economy and Urban Change. Impacts in the Developing World.* London, Earhtscan.

Fernando Calonge Reillo / fercalonge@yahoo.es

Doctor en Sociología por la Universidad Complutense de Madrid. Ha realizado estancias postdoctorales de investigación en la Universidad Veracruzana y la Universidad de Guadalajara, México. Al presente es profesor investigador y coordinador de la Maestría en Movilidad Urbana, Transporte y Territorio de la Universidad de Guadalajara. Pertenece al Sistema Nacional de Investigadores de CONACyT, México, en el nivel I.