

# Ciudades para el futuro

GENARO LOZANO

**E**n casi todas las grandes ciudades de México se ve a grupos de hombres y mujeres trabajando en viaductos elevados, segundos pisos, vías exprés o supervías. Se ve a gobernantes que defienden sus proyectos, tal vez pensando en que quieren dejar huella de su paso por el gobierno de sus ciudades, tal vez pensando en el 2012. Y al mismo tiempo, se ve a una sociedad civil que se activa pidiendo diálogo, presentando proyectos y argumentos en contra de esas obras.

Obras proyectadas por gobernantes locales que afirman ser la panacea de la planeación urbana. Obras que se venden como una proyección de nuestras ciudades hacia el futuro. Obras que prometen reducir el tiempo de desplazamiento entre un punto y otro de alguna ciudad, dando "mayor calidad de vida" y construyendo "ciudades para todos". Obras que prometen transparencia en la utilización de recursos públicos, donde éstos sean usados, o bien un proceso equitativo y transparente para **licitación privada**.

Discursos y promesas oficiales que se repiten al unísono en todas las ciudades mexicanas donde se ha puesto en marcha alguna megaobra vial. Discursos oficiales que no incorporan o desoyen las exigencias de grupos ciudadanos que se han movilizado en algunas de esas ciudades en contra de tales proyectos.

En Guadalajara, la llamada vía exprés, impulsada por la Coordinación de Políticas Públicas del estado de Jalisco, ha desatado una polémica, que va más allá de si el gobierno del estado censuró o no un video en Youtube en el que un grupo de expertos internacionales en planeación urbana destruye con argumentos y propuestas la construcción de la vía exprés.

Polémica por los más de 6 mil 500 millones de pesos que costará el viaducto elevado de unos 23 kilómetros. Polémica porque si bien el gobierno del estado ha confirmado que el costo es una inversión **privada**, lo cierto es que, como ocurre siempre con estas **licitaciones**, la transparencia de los recursos nunca dejará contento a nadie.

Pero más allá del costo de esta obra, lo importante es que Guadalajara, al igual que el DF y otras ciudades del país, parecen ir a contracorriente de la tendencia mundial de otras ciudades europeas y algunas estadounidenses, donde la política de movilidad urbana se ha concentrado en invertir en más transporte público, a la par de desarrollar proyectos de ciclovías urbanas para fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte, así como de recuperar banquetas y de fomentar el respeto a una cultura peatonal.

Al respecto, las ciudades colombianas llevan la pauta en América Latina. Desde hace 35 años, Bogotá tiene una ciclopista que hoy mide más de 120 kilómetros. De igual forma, en América del Norte, Nueva York tiene hoy una red de poco más de mil 400 kilómetros de ciclovías y planea aumentarla a 2 mil 600 para el 2030, de acuerdo con cifras del Departamento del Transporte de esa ciudad.

En tono con esta tendencia, en Guadalajara varias organizaciones presentaron un ambicioso proyecto titulado Plan de Movilidad Urbana no Motorizado con el cual proponen la construcción de una red de ciclovías de unos mil 500 kilómetros para la zona metropolitana de la capital jalisciense.

De acuerdo, con Jesús Soto, integrante de la organización Ciudad para Todos, inicialmente hubo interés por parte del gobierno del estado

en este proyecto. Sin embargo, "este plan de movilidad está encajonado, sin recursos asignados y sin un impulso real por parte del gobernador González", afirma Soto. El proyecto puede ser consultado en [www.planpeatonalciclista.com](http://www.planpeatonalciclista.com) y es el primer proyecto de movilidad de tales dimensiones para una zona metropolitana en todo el país.

En el Distrito Federal, la supervía defendida por el gobierno de Ebrard y denostada por varias organizaciones de la sociedad civil es también muestra de esta división que se da en torno a tales proyectos. Asimismo, la Asamblea Legislativa debate también el futuro de la movilidad para la ciudad al debatir una iniciativa de ley de movilidad urbana, elaborada por el ex asambleísta Tomás Pliego y retomada con algunas variantes por el PT y el PRD, en mayo pasado, y por el PAN apenas en julio.

Crear ciudades para tod@s equivale a pensar en el largo plazo que involucre el diálogo con la sociedad civil. El futuro de las ciudades debe incluir la visión de todos, no sólo proyectos impuestos desde las autoridades en turno. El viaducto de Torreón, que tras un error en su **construcción** tuvo que volver a ser levantado es sólo un ejemplo de lo absurda que puede ser la planeación urbana vertical.

A margen de si las ciudades son gobernadas por el PAN, el PRD o por el PRI, pensar en las ciudades del futuro involucra no sólo dar atole con el dedo a la sociedad civil, sino abrir los espacios que realmente involucren la participación horizontal de todos.

**Twitter** @genarolozano  
Político e Internacionalista

