

Las ciudades del mundo han sido analizadas en ensayos diversos que las muestran en su desarrollo, en su problemática urbana o su transformación como metrópolis o megaciudades. También han sido objeto de propuestas innovadoras como los 10 proyectos de ciudad que se expusieron en el Museo Franz Mayer, con el propósito de hacerlas más habitables y más humanas. Justamente, los siguientes dos artículos muestran, por un lado, el punto de vista de un profesional y académico de la arquitectura y el urbanismo y, por otro, el de una estudiante de Historia, ambos de gran valor para comprender el sentido de estos proyectos.

Repensar el futuro de nuestras ciudades

Maite Casanova Pánuco / Estudiante de Historia, UNAM

25



Hoy en día, con la conciencia e información que tenemos sobre nuestro presente, podemos plantearnos de manera más objetiva soluciones a diversos problemas actuales. Una propuesta para solucionar los problemas del transporte urbano es el proyecto *Nuestras ciudades, nuestro futuro*, un ejercicio que llevaron a cabo 10 despachos de arquitectos de diferentes ciudades.

En el Museo Franz Mayer se presentó la exposición 2030: 10 ciudades. Imaginando la movilidad, del 2 de febrero al 20 de marzo. En ella se presentaron 10 proyectos de arquitectura urbana: cada uno planteaba una alternativa utópica de cómo lucirían las ciudades en el 2030. Cada proyecto fue realizado para un barrio emblemático o un área de un kilómetro cuadrado de alguna ciudad: Nueva York (Estados Unidos), México (México), Buenos Aires (Argentina), Río de Janeiro (Brasil), Budapest (Hungria), Johannesburgo (Sudáfrica), Dar es Salaam (Tazmania), Yakarta (Indonesia) y Cantón (China).

Curiosamente cada uno de estos proyectos fue realizado por un despacho de arquitectos de las localidades; además, la mayoría de estas ciudades forman parte de los países denominados “en vías de desarrollo”. El concepto fundamental en el que se basaron los proyectos fue la sustentabilidad, una palabra que desde hace varios años está en boga, pero que más que reflejar el presente, invoca el futuro. La realización de estos diseños futuristas de los 10 barrios tuvo como fundamento algunos supuestos que definen a esas ciudades, en el presente y en datos calculados para el futuro.

Respecto a la época actual, las ciudades se muestran como lugares preferenciales para los medios de transportes y automóviles, por esta razón, argumentan los defensores de estos proyectos que éstas se han deteriorado y han generado el cambio climático (cuestión que sigue en debate entre los científicos especialistas en el tema). En relación con las premisas o datos futuristas, en el 2030 habrá en total cinco mil millones de habitantes en todas las ciudades del mundo –hoy las habitamos tres mil millones– y que en particu-



En el 2030 habrá en total cinco mil millones de habitantes en todas las ciudades del mundo –hoy las habitamos tres mil millones–



lar las 10 ciudades de estudio serán responsables de la mayor parte de ese crecimiento.

Anteriormente denominé a estos proyectos como *alternativas utópicas*, debido a que es poco probable que se lleven a cabo, especialmente porque presuponen que el uso del auto disminuirá por una preferencia por utilizar los pies, la bicicleta y el autobús. Este cambio de “usos y costumbres” de las ciudades se basa en otros presupuestos que Jan Gehl, urbanista danés, definió como los 10 principios clave de movilidad.

Los tres primeros redundan en caminar, transportarse en bicicleta y utilizar el autobús para trayectos largos. Estos tres generan el cuarto, que es la disminución del uso del automóvil. A partir del quinto principio habla más de la cuestión humana: la identidad cultural local (con espacios públicos incluyentes, equitativos y con responsabilidad ambiental), mantenimiento excelente y duradero de calles y edificios, interconectividad de las calles para beneficio de los peatones y los ciclistas, mayor densidad en las ciudades para poder “reciclar el espacio”, distribución eficiente de los bienes de consumo y mezcla de actividades en las calles y en los espacios públicos.

La idea de estas propuestas de ciudades surgió de una crítica a una idea de futuro supuestamente preconcebida, que incluye desde autos eléctricos y monorrieles hasta

aparatos de autopropulsión. Los arquitectos y los promotores de este gran proyecto creen que en parte este ideal del futuro se debe a los fabricantes de automóviles y compañías de dibujos animados. En parte puede ser verdad, pero no tomaron en cuenta que esa visión del futuro ha sido amplia y gustosamente acogida por una comunidad más allá de los receptores de la publicidad de autos y de los televidentes de caricaturas.

En realidad existen una infinidad de ideas del futuro, por lo menos una por cada persona, pero, dejando de lado la filosofía, veamos, desde mi perspectiva de habitante de una de las 10 ciudades enunciadas (México) qué les faltó a estos proyectos. En primer lugar, el automóvil no puede ser cambiado tan fácilmente por los transportes que sugirieron los urbanistas; esto se debe a que en esta ciudad al coche se le ha adoptado como el símbolo de estatus por antonomasia. El origen y la pertinencia de este significado sobre los automóviles es sumamente cuestionable y será tema de otro artículo.

Sin embargo, al ser el automóvil un elemento importantísimo de los ideales materiales de muchos habitantes de esta urbe, éste se ha convertido en el punto principal de la construcción de la vialidad —no por nada nos estamos llenando de segundos pisos— y por ende, los peatones han quedado desplazados,

¿Sabías que en la Ciudad de México casi 15 millones de traslados, lo que equivale al 71 % de los viajes en transporte motorizado, se realizan diariamente en transporte público?

incluso en los espacios que les corresponden: las banquetas. Otro aspecto importante que no fue tomado en cuenta es la longitud de esta metrópoli: es decir, las enormes distancias que día a día las personas atraviesan para ir a sus escuelas o trabajos. Por supuesto que este problema no implica que el auto sea la única solución, también existe la posibilidad de los autobuses de tránsito rápido; pero mientras nuestro transporte público no sea el adecuado (y por éste término me refiero al buen estado de autobús o del metro, con rutas bien planeadas y de gran amplitud, y a la cultura vial de los choferes), los conductores de coches no querrán siquiera intentar dejarlos en el garaje para probar una nueva y mejor alternativa.

Antes de seguir con una extensa lista de quejas, cabría recordar que el meollo del asunto simplemente es que no tenemos cultura vial, y tristemente no la llegaremos

a tener a corto plazo. Nuestras ciudades, nuestro futuro es un interesante proyecto para dar pauta a posibles soluciones que se podrían aplicar en el futuro; un rediseño de 10 ciudades que, aunque quede en la imaginación, todavía tenemos oportunidad de perfeccionar. En parte el propósito de esa exposición se cumplió: inspirar una visión más humana y menos orientada a la tecnología, que nos llevó a repensar nuestro presente y nuestro futuro ciudadano.

Para que se puedan llevar a cabo las propuestas del proyecto 2030: 10 ciudades, tendríamos que cambiar nuestra actitud y eso implica un proceso lento y constante. Como estaba escrito en la exposición: “La cuestión será no sólo cómo lucirá el futuro sino cómo hacerlo posible. ¿Cómo contribuiremos cada uno de nosotros a crear nuestras ciudades, nuestro futuro?” •

