



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

CENTRO DE ESTUDIOS EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN

Ciudad (im)posible
Crónica de una ciudad (ir)reparable

Prototipo profesional: Crónica

Que para obtener el título de

Licenciada en Ciencias de la Comunicación

presenta:

Viviana Itzel Herrera Silva

Asesor:

Lic. Abel Pérez Cervantes

Ciudad Universitaria, Cd. Mx., 2019



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Para todos los lectores —personas— que habitan Ciudad de México
y a las que acuden ahí todos los días en busca de algo mejor.
A ellos les digo: las cosas no tienen por qué ser así, merecemos una mejor ciudad.
Aunque cueste, lograrlo sí es posible y este trabajo es para darnos cuenta de esto.

Va por ti, Julia. Para que los otros caminemos por ti.

“Una buena crónica es una tentativa de atrapar ese tiempo.
Es fallida porque el tiempo se escapa
pero se trata de intentarlo, fallar, volver a intentarlo y fallar mejor”,
Martín Caparrós.

El resultado de este trabajo no es solo mío, es también de mis papás por traerme hasta aquí. Mi papá, Ulises Herrera, lo hizo durante los cinco años de la carrera, todos los días a las 6:00 de la mañana. Y lo ha hecho toda su vida porque siempre me ha dicho que sí a todo. “Sí puedes”. “Sí te apoyo”. “Sí trabaja por tus sueños”. Mi mamá, Rose Silva, lo hizo con sus cuidados, sus cariños y sobre todo con sus horas que me permitieron dedicar las mías a estudiar y trabajar. Gracias a ambos por su apoyo siempre, sobre todo en los meses en los que mi único trabajo fue sentarme todos los días frente a la computadora para completar esta tesis. Por eso este trabajo es invaluable.

Agradezco también a:

Mis hermanas Gaby y Angie.

Mis amigas Marian, Dany Lemus, Clau, Carolain, Stef, Marianita Gb, Io, Flo, Lira, Pebi, Miri, Baby. Y a mis amigos Neto, Rafita, Dan Ángeles, LF, Jeff, H, Saam Wu, Rob Sampayo, Sebas, Norbs y Luis Lara.

A Ángel Miguel y a Gloria: porque creen en mí y me recuerdan lo que soy capaz de lograr.

A la Universidad Nacional Autónoma de México: no pude haber estudiado en un mejor lugar. Gracias por abrirme tus puertas y mi mente. A donde sea que vaya diré siempre orgullosa que eres mi universidad.

No podría estar más agradecida con el profesor Abel Cervantes, que me ayudó a poner orden y a encontrar camino para el desastre en mi cabeza. Gracias por tu paciencia y apoyo estos años.

Y qué decir de los profesores Rosalba González Loyde, Orlando Delgadillo, Alejandro Núñez y David Sánchez López. Gracias por su tiempo y retroalimentación para que este trabajo sea.

Mi gratitud a la profesora Mab Lomelí: sí se pueden hacer las cosas diferentes, bien y mejores. Gracias por enseñarme eso.

A los arquitectos, urbanistas, personas por compartirme su tiempo y su forma de ver el mundo: Miquel Adrià, Leonardo Alvarado, Tatiana Bilbao, Fernanda Canales, Jose

Castillo, Eduardo Cedillo, Pilar Fuentes, Roberto Garrido, Jan Gehl, Alberto Kalach, Ignacio Kunz, Felipe Leal, Jaime Lerner, Pablo Mateus, Carla Narciso, Ana Luisa Padilla, Mauricio Rocha, Yazmín Viramontes.

Mención especial a Anatxu Zabalbeascoa, Martín Caparrós, Leila Guerriero, Sergio González Rodríguez, Roberto Saviano, Jordi Évole y a todos los periodistas que contamos lo que casi nadie cuenta como casi nadie lo hace. Porque aún creemos en el periodismo para mostrar la complejidad del mundo a las personas y, en el mejor de los casos, hacerlo mejor.

Índice

Introducción.....	7
Capítulo 1: Las muertes por el diseño urbano que (no se) cuentan.....	22
Las muertes que también cuentan, pero no se cuentan bien.....	22
¿Por qué los automovilistas matan a las personas en esta ciudad?.....	23
La ciudad que se hizo México.....	26
Los asesinos de Julia.....	29
Hablemos de arquitectura y urbanismo.....	33
Una ciudad para los autos.....	36
Una ciudad sin ciudadanos.....	37
Nunca sería culpa de un peatón.....	39
Y cuando despertaron, la ciudadanía ya estaba ahí.....	44
Desde la banqueta.....	50
Capítulo 2: Una mejor ciudad sí es posible, ya ocurrió aquí.....	54
El Centro Histórico estaba muerto.....	54
La rehabilitación.....	63
La Revolución que no tenía jóvenes.....	70
El rescate del primer parque público de América Latina.....	74
¿Y qué pasó con el resto de la ciudad?.....	80
Lo que sí debe hacerse (y también lo que no).....	90
Capítulo 3: En el reino de los ciegos, el auto es el rey.....	94
Los días que sí fue posible ver.....	94
Más vialidades no son menos contaminación.....	96
Un transporte público ordenado, seguro y limpio.....	97
Y, sin embargo, los ciclistas están más vivos que nunca.....	99
El primer espacio público es la banqueta.....	107
Así son los cruces peatonales más peligrosos de la ciudad.....	110

La peor crisis ambiental.....	113
Los autos importan más que las personas.....	115
Tu lujo contamina 65 veces más.....	120
¿Te parece impensable llevar a tus hijos en bici en esta ciudad?.....	123
“Aquí no se puede porque no somos Europa”.....	124
No perderse del entorno.....	128
¿Y las personas?.....	130
Fuentes consultadas.....	134

Introducción

Una mañana de junio de 2018 una viejita camina en la colonia San Rafael en Ciudad de México. Va sobre la calle de James Sullivan, a tres cuerdas de Paseo de la Reforma, una de las avenidas más emblemáticas de la ciudad. Su andar es lento, no solo porque lleva bastón, sino porque lleva cuidado. Estudia el camino para decidir cuál será su siguiente punto de apoyo y así dar el siguiente paso. Voltea a ver del lado izquierdo, pero no tiene oportunidad de hacerlo: toda la calle está inundada por las lluvias torrenciales de verano que caen en esta ciudad. Voltea a ver del lado derecho; tampoco es posible: los autos pasan a toda velocidad. Hacia adelante hay un árbol que desaparece toda posibilidad de continuar hacia adelante por esa banqueta que mide solo 30 centímetros. Un hombre que va delante —probablemente su esposo— se da cuenta de que ella no puede seguir y regresa a ayudarla. Le da la mano y le da confianza; la mujer ladea el cuerpo para avanzar sobre ese angosto cacho de banqueta mientras el hombre la sostiene. Tardan unos cinco minutos en hacer una maniobra para dar un solo paso.

¿Cómo podemos vivir así?

Tres años antes, también en una mañana de junio pero de 2015, una pareja de viejitos caminan en Madrid. Su andar también es lento, van sin preocupaciones. A su lado izquierdo hay un par de terrazas de cafeterías: ahí hay un hombre que toma café mientras lee el periódico. Del lado derecho hay una iglesia. La pareja va tomada del brazo. La banqueta es tan amplia que les permite caminar juntos, uno al lado del otro. En menos de cinco minutos habrán llegado a la esquina, donde el semáforo en verde es para ellos y llegarán a la otra calle por un cruce peatonal bien marcado. Continuarán con su camino.

Podríamos vivir así.

“Atropella a ciclista y huye”. “Advierten de alta contaminación en Ciudad de México”. “Se duplica el parque vehicular en 10 años”. Así de catastrófico se lee el periodismo que está contando lo que pasa en nuestra ciudad. Datos, cifras, nombres, lugares, declaraciones, declaraciones, declaraciones... Con todo respeto a los periodistas que se dedican a cubrir la fuente y sin intención de menospreciar su trabajo —un quehacer laborioso y también necesario—, esta cobertura se ha convertido en una denuncia de una serie de hechos de forma aislada, que resulta insuficiente para explicar y entender un fenómeno tan complejo como los problemas urbanos de esta ciudad; como si no fueran consecuencia de un complejo proceso económico, político, urbanístico, arquitectónico y hasta cultural que ha privilegiado el diseño urbano para los autos por encima del de las personas. Lo peor: no informa de lo que pasa en otros lugares o de las propuestas de los expertos y que podrían funcionar como ejemplo para solucionar estos problemas —o al menos mitigarlos— y así avanzar hacia una ciudad más habitable.

Madero, la primera calle peatonal en Ciudad de México de más de cinco cuadras, fue modificada en 2010 por iniciativa del gobierno y un grupo de arquitectos mexicanos. En 1962, Strøget se convirtió en la primera calle peatonal de Copenhague y se logró porque las personas protestaron para que los autos dejaran de pasar por ahí. Acá ocurrió lo contrario: los comerciantes de Madero no querían que la circulación vial se cerrara: “¿Quién va a querer venir a comprar una joya caminando?”. “¿Cómo van a llegar los viajeros con sus maletas a los hoteles?”. “¿Cómo va a pasar el autobús?”. Eran algunas de sus resistencias porque no se imaginaban que podría haber vida sin auto.

Esto revela algo (des)esperanzador: que el miedo para implementar nuevas políticas y estrategias urbanas para lograr ciudades más habitables proviene —en ocasiones— de las personas.

Es desesperanzador, por un lado, porque como ocurrió con el ejemplo de Madero: en Ciudad de México todavía se piensa en el automóvil como un elemento que debe privilegiarse en el espacio público. Al que se le deben dar lugares de estacionamiento, a costa de las banquetas por donde las personas caminan o pasan con sus sillas de ruedas —cada vez son las menos—, al que se le deben construir cada vez más vías bajo el espejismo de que reducirán el tráfico que ya es insostenible en esta ciudad; al que se le exime de culpa cuando ocurre algún atropellamiento y en su lugar se responsabiliza al peatón o al ciclista porque “es descuidado”, “seguro iba distraído”, “es flojo, ahí había un puente peatonal”. Así, algunas personas han aceptado la idea de que los problemas en esta ciudad no pueden solucionarse y que la situación actual será cada vez más grave. Peor aún es que en ocasiones no son siquiera conscientes de que las cosas en esta ciudad están mal.

Es esperanzador, por otro lado, porque una parte de la ciudadanía está volteando a ver los problemas que viven a diario a causa de un mal diseño urbano (ocasionado a su vez por una mala administración) y exigen que sean solucionados. Desafortunadamente, esta exigencia en ocasiones se queda en una denuncia en redes sociales, a la que las autoridades se limitan a responder que “se canaliza a la unidad correspondiente” o “se genera reporte”. Más esperanzador aún es que si comienzan a visibilizarse no solo los problemas ocasionados, sino también las causas que originaron que así sean y las posibles soluciones para avanzar hacia una ciudad menos para las máquinas y más para los humanos, entonces la ciudadanía tendrá las herramientas para generar conciencia sobre lo que pasa en el lugar que habita y así exigir más espacios caminables, más ciclovías, más y mejor transporte público. En pocas palabras: tomar una postura más activa para avanzar hacia una ciudad más habitable. Sabremos que sí es posible porque en otros lugares las personas han tenido el poder de lograrlo.

Aunque la anterior explicación es parcial, pues en Ciudad de México la participación ciudadana para implementar proyectos urbanos nuevos “no se aplica y es una práctica poco atendida”, como coinciden los urbanistas Mildred Moreno Villanueva y

Adrián Orozco Hernández en sus tesis de doctorado y maestría, respectivamente. En su lugar, “los que definen las estrategias metropolitanas y la forma que toma la ciudad son los grandes desarrolladores”, como han evidenciado cada vez más distintos arquitectos que viven y trabajan en esta ciudad, como Miquel Adrià en una entrevista realizada por Víctor Juárez y publicada en *Reforma* el 14 de marzo de 2018.

A pesar de lo anterior, el presente trabajo se justifica en lo dicho en entrevista con los arquitectos Leonardo Alvarado, Felipe Leal y Yazmín Viramontes, que a lo largo de su trayectoria para lograr espacios peatonales en Ciudad de México en los últimos 10 años, se han encontrado con un problema: las resistencias de las personas que habitan o tienen comercios en las zonas a intervenir porque, en sus palabras, priorizan al automóvil: desde pensar en el espacio público como un lugar para estacionarlo o como el único medio en el que sus clientes llegarán a consumir a sus establecimientos. Lo anterior es consecuencia, a su vez, de otro problema que Alvarado, Leal y Viramontes encuentran: la dificultad para explicar los códigos técnicos de los arquitectos en un lenguaje coloquial; lo que deriva en la falta de un proceso de información claro para entender cómo los espacios peatonales generan beneficios económicos, sociales y ambientales.

Actualmente en el mundo más de la mitad de la población es urbana y se espera que esa cantidad llegue a 68% dentro de 30 años. Incluso en México esa cifra ya es de 78% y en América Latina y el Caribe llega a 81%.

Si nuestro presente ya es urbano, el urbanismo no debe ser propio solamente de urbanistas y arquitectos. Acercemos estos conocimientos a la mayor cantidad de gente posible. ¿Cómo lograrlo? Una forma de hacerlo es a través de un periodismo para explicar, interpretar y analizar cualquier tipo de conocimiento especializado y comunicarlo en un lenguaje claro y atractivo.

El objetivo de este trabajo es, desde un enfoque periodístico, acercar a las personas al diseño urbano en su vida cotidiana, pues la relación entre ambos es proporcional:

entre mejor sea el primero en una ciudad, mejor será la calidad de vida para sus habitantes.

El primer capítulo ofrece un mapa para conocer los mecanismos políticos y económicos, así como las corrientes urbanísticas y arquitectónicas que llevaron a Ciudad de México a ser planeada y diseñada alrededor del automóvil sobre la escala humana. Pero no se queda ahí: el recorrido pasa por explicar los problemas que han sido generados a causa de esto: atropellamientos, inseguridad, traslados largos, contaminación ambiental y espacio público deficiente, y por ofrecer una primera salida posible para empezar a disminuirlos.

El segundo explica cómo se han reducido estos problemas en la zona central de la ciudad gracias a las transformaciones urbanas que han ocurrido en los últimos 20 años: a través de la recuperación de algunos de los espacios públicos más emblemáticos como proyectos que privilegian al peatón y reducen el espacio a la circulación vial; y ofrece ejemplos de otras ciudades en el mundo que podrían servir para continuar avanzando hacia una ciudad más habitable.

Por último, el tercer capítulo reconoce que, a pesar de estas intervenciones y avances, aún falta mucho por trabajar, pues el automóvil continúa con su primacía en los planes políticos, económicos y de vida de los habitantes de Ciudad de México.

A simple vista podría parecer solo un texto de arquitectura o urbanismo. Y lo es. Pero es más que eso.

Este trabajo ofrece “una descripción tersa, una comprensión experiencial y múltiples realidades” sobre la experiencia urbana en Ciudad de México, por eso es una investigación cualitativa desde las ciencias sociales, de acuerdo con Steve Taylor y Robert Bogdan en *Introducción a los métodos cualitativos de investigación*. Además la perspectiva es holística porque entiende y explica al fenómeno como un todo, por esta razón no solo recurre al urbanismo y la arquitectura, sino a otras disciplinas como la

política, la economía, la sociología y la antropología. Y qué decir de la importancia de las personas en este trabajo.

Para Herbert Blumer la investigación social es humanista porque ellas y su vida cotidiana son valiosas, desde sus puntos de vista en lo individual hasta su experiencia social. Por eso en esta investigación se toman en cuenta las opiniones de los habitantes de Ciudad de México, de arquitectos y urbanistas que la conocen, viven y trabajan en ella a través de entrevistas como “conversaciones estructuradas con un propósito”, entendidas así por Patricia y Pete Adler. Ambos definen también a la observación como “obtener impresiones del mundo por medio de todas las facultades humanas”. El propósito de entrevistar a las personas y observar los espacios que habitan —desde las ciencias sociales— es comprenderlos a cada uno, así como la estrecha relación entre ambos.

¿Por qué hablar de arquitectura y urbanismo para un trabajo de ciencias de la comunicación?

Porque desde la década de 1970 los expertos y los ciudadanos comenzaron a distanciarse. Esta época representó un hito debido a la popularización de la televisión en cada vez más hogares, por lo que los medios privilegiaron la inmediatez de la imagen y el sonido, sobre la complejidad de la realidad que puede ser contada por escrito. Así, lo que ocurre en el mundo comenzó a informarse como cápsulas audiovisuales rápidas. Y el conocimiento se aisló: los arquitectos seguían hablando solo de arquitectura, los urbanistas solo de la urbanización y, ¿dónde quedaron las personas en esta discusión?

Por eso, desde un enfoque periodístico, este trabajo cuida que los conceptos técnicos propios de estas disciplinas sean explicados de una forma clara y coloquial para ser entendidos por cualquier lector. Así, el periodismo cumplirá su función de “socializar cualquier tipo de información”, como dice Alberto Dallal en *Lenguajes periodísticos*.

Para lograrlo, este trabajo se apoya del periodismo especializado porque, de acuerdo con Montse Quesada en *Curso de periodismo especializado*, se trata de “una metodología que ofrece información a las personas para interpretar la realidad y que puedan conocer cómo pueden afectar estos hechos a sus vidas”. ¿Cómo? A través de la traducción de los códigos técnicos con los que trabajan los expertos de cualquier disciplina, para hacer de cada parcela del conocimiento un objeto de comunicación periodística con información de calidad. Así, cualquier lector de este trabajo podrá conocer cómo es que el diseño urbano orientado hacia los automóviles en Ciudad de México afecta la vida cotidiana de sus habitantes. Pero que también entienda que ha sido causado —y que puede ser cambiado— por una serie de procesos políticos, económicos, sociales y culturales. Para alcanzar este propósito, se usa la metodología que Quesada propone para obtener la información: la contextualización de los hechos con documentación fiable para una mejor comprensión; dar voz a fuentes especializadas y expertas (arquitectos y urbanistas) para contrarrestar la información de las fuentes oficiales e implicadas en los hechos (autoridades que realizaron proyectos para el automóvil y las que también defendieron iniciativas más sustentables en Ciudad de México); analizar a profundidad los hechos —pero también poner acento en lo que no se ha hecho— para mejorar el diseño urbano de esta ciudad.

Más allá de sus virtudes en la teoría, en la práctica el problema del periodismo especializado en México es que los periodistas que se dedican a política, solo se dedican a política; los que se dedican a deportes, solo se dedican a deportes. Se ha entendido como la hiperespecialización en alguna disciplina y la imposibilidad de hablar o escribir de alguna otra. Ocurre lo que bien describe la periodista argentina Leila Guerriero en *El periodismo cultural no existe*: “¿Notas mal escritas? Se solucionan con especialización. ¿Notas aburridas? Se desinfectan con especialización. ¿Notas tapadas de lugares comunes? Se destapan con especialización. Y, me disculpan, yo creo precisamente lo contrario. La especialización suele producir textos endogámicos en los que Antonio López es un pintor que acaba de inaugurar una muestra en el museo Thyssen y nada más, y Damien Hirst un tipo que anda por ahí cortando

animales y sumergiéndolos en piscinas repletas de formol y nada más. Miradas ciegas para las que escritores, pintores, músicos o escultores no son personas razonablemente tristes, razonablemente alegres o razonablemente egomaniacas sino maquetas de sí mismos. Protagonistas de textos que olvidaremos antes de leer”.

Pero esto se puede evitar. El periodista no necesariamente tiene que manejar todos los temas, pero sí debe contar con las herramientas para empezar a conocer de cualquiera: saber a quién entrevistar, qué decir, qué fuentes consultar. De esta manera, es especialista en la medida en que leyó libros, consultó otros trabajos periodísticos y académicos, entrevistó a expertos, recurrió a opiniones, buscó datos, cruzó con otras disciplinas. Todo esto para traducir en un lenguaje cercano para las personas lo que conoció en el lenguaje lejano de los técnicos. El objetivo: que cualquiera pueda entender de lo que está hablando el periodista y se interese en su texto, desde un chofer de microbús hasta una académica.

Vuelvo a Guerrero: "las notas mal escritas, aburridas, tapadas de lugares comunes no se solucionan con la especialización". Para ilustrarlo, recuerda a Leonardo Faccio, un periodista argentino que vive en Barcelona y que la única relación que tiene con el fútbol es solo geográfica: vive a dos cuadras del Camp Nou. A pesar de que no es periodista deportivo, para la argentina, Faccio logró "el mejor perfil de Messi jamás escrito". ¿Cómo lo hizo? Tuvo algo que decir sobre su compatriota: mientras otros criticaban su mutismo, su parquedad, su actitud distraída, el periodista celebró estas características y las contrastó con los testimonios de familiares, novias y amigos, incluso con todos los logros de uno de los mejores futbolistas de la historia.

Precisamente la aportación del periodista es su mirada y qué tiene ella o él para decirnos sobre algo. Salvador Novo, Carlos Monsiváis, Héctor de Mauleón, Fray Juan de Torquemada, Alexander von Humboldt, Magali Tercero. Todos ellos han dicho —y mucho— sobre Ciudad de México. ¿Cómo aportar algo diferente a lo que han hecho ellos? Me atreví a decirle a las personas algo que, a mi parecer, casi nadie había dicho: mientras otros solo critican o describen superficialmente lo que pasa aquí en

términos de diseño urbano, busco explicar las razones por las que tenemos un espacio público abandonado, inseguro y lleno de autos. Y más importante aún, hago visibles las posibilidades para mejorar esta situación porque sé que estas mejoras ya han pasado en una parte de la ciudad y en otras alrededor del mundo.

¿Y cómo aportar algo diferente a los textos académicos que apuntan estudios y propuestas de arquitectos y urbanistas? ¿Y con las notas que a diario informan sobre los problemas —uno tras otro— de esta megalópolis?

Además de hacer un cruce entre distintas disciplinas, de hablar de causas y consecuencias, amplíe el campo de visión de los datos, las historias de vida de las personas y las opiniones de cada experto al tratarlos en relación con su contexto histórico, político, económico y hasta cultural. Y al revés: muestro cómo las decisiones de los grandes actores políticos, los desarrolladores y las costumbres culturales afectan la vida y el modo de ver la realidad de una persona, un arquitecto, un urbanista, un habitante de Ciudad de México.

Pero no solo es dar datos porque sí. Es la manera de contarlos. Se trata de pensar, pensar de nuevo y pensar otra vez de qué manera el lector que menos idea tiene sobre el tema va a interesarse sobre lo que —quizá— nunca había se había enterado o no había terminado de entender. Esto es planteando escenarios cotidianos: de qué manera las personas lo viven o está ocurriendo sin que se den cuenta. Lo aprendí de Roberto Saviano: “Consume coca quien está más próximo a ti. Si no es tu padre o tu madre, si no es tu hermano, entonces es tu hijo. Si no es tu hijo, es tu jefe. El constructor de la casa en la que vives, el escritor al que lees antes de dormir, la periodista a la que escucharás en el telediario. Pero si, pensándolo bien, crees que ninguna de esas personas puede esnifar cocaína, o bien eres incapaz de verlo, o mientes. O bien, sencillamente la persona que la consume eres tú”.

“Es ficción, ¿dónde están los datos?”, podría preguntarse alguien. En *CeroCeroCero*, Saviano pudo haber escrito que “98% de las personas han probado la cocaína al

menos una vez en su vida”. Y tan, tan, se acabó el problema. ¿Pero eso qué nos dice? Seguramente el lector ha leído ese mismo dato cientos de veces, probablemente, cansado de hacerlo, ha arrojado el periódico donde ha visto, por enésima ocasión, esa misma información. Pero no. Este escritor italiano que vive oculto desde hace más de 10 años por desenmarañar los negocios de la Camorra (la mafia de su país) en su primer libro, publicado cuando tenía 26 años, se toma el tiempo de idear todo un párrafo entero de tres cuartillas para que las personas entiendan, se estremezcan, dimensionen, volteen a ver algo de una buena vez: la cocaína está más cerca de ti de lo que crees.

Así es el periodismo literario: una bofetada de realidad en la cara para poner de frente al lector lo que nunca ha visto, o no ha querido ver. Por eso, además de qué decir, es importante cómo se dice.

Periodismo narrativo. Nuevo periodismo. *New Journalism*. En distintos países el periodismo literario ha sido llamado de estas maneras, que funcionan como sinónimos. En palabras de Guerriero, es “una corriente periodística que utiliza recursos formales de la ficción como estructuras, climas, tonos, descripciones, diálogos, escenas, figuras retóricas, personajes”. Todo esto para contar una historia real con el ritmo absorbente de una buena novela. Ya lo dice esta periodista argentina: “el único recurso de la ficción que no está permitido es el de inventar”.

No soy creyente, pero si tengo una biblia esa es *El Hambre* de Martín Caparrós. Este periodista argentino me ha enseñado que sí es posible —y muy necesario— interpretar la realidad y contarla con la audacia de una novela: explicar y poner en perspectiva los datos, las palabras de los entrevistados, las descripciones de un espacio para impactar al lector. Sí, se trata de generar sorpresa, pero también de hacer ver que en algún lugar de la historia, del mundo o de ambos algo ocurrió y ocurre, a pesar de que a otros les parezca impensable porque no existe, no lo ven o no lo quieren ver en su vida cotidiana. Que existen otras realidades. Dice más o menos así: “Una de cada ocho personas en el mundo no come lo suficiente. Esto

querría decir que su tío, su hermano, su compañero del trabajo, estarían desnutridos. Pero no es así. Las personas que pasan hambre están tan bien concentradas en unos pocos lugares que por eso no nos enteramos mucho”.

Va de nuevo: ¿eso es ficción o es solo una forma de hacer más cercana una realidad en la que vivimos, pero de la que todavía no nos habíamos enterado?

Para Tom Wolfe, es una manera de “provocar al lector de forma a la vez intelectual y emotiva”. “Igual que una novela”, como titula el texto en el que reflexiona alrededor del *New Journalism*. Lo dice este periodista estadounidense: se trata de recoger detalles “novelísticos” para crear personajes y darle al lector “un caramelo para el intelecto”. “¿Por qué pretender que el lector se quede tumbado y deje que los personajes vayan llegando de uno en uno, como si su mente fuera una barra giratoria de entrada de metro?”, se pregunta.

Sí, en este trabajo hay interpretación realizada con recursos de la ficción, pero es responsable porque como periodista hay un conocimiento sólido sobre la arquitectura y el urbanismo (así como su relación en otros campos como la política, la economía, las ciencias sociales y la cultura) y es necesaria para ofrecer un panorama claro y entendible sobre los hechos al lector de una manera atractiva. Para ello se realizaron alrededor de 10 entrevistas con arquitectos, urbanistas y académicos mexicanos y extranjeros que habitan Ciudad de México. Hay opiniones de expertos internacionales que han trabajado sobre estos temas alrededor del mundo y en otros tiempos, como Jaime Lerner, Jan Gehl y Carlos Contreras. También se incluyen las posturas de los políticos que han gobernado esta ciudad en los últimos 60 años, como Ernesto P. Uruchurtu, Cuauhtémoc Cárdenas, Andrés Manuel López Obrador, Claudia Sheinbaum y Felipe Leal (que fue secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda de la ciudad de 2006 a 2012). Además, se complementa con la consulta de aproximadamente 30 libros, 80 trabajos periodísticos y 25 bases de datos. Es una interpretación respaldada por años de investigación, observación y experimentación propia de lo que pasa en esta y otras ciudades.

Así debe ser el periodismo literario: una construcción de “textos musculosos” que arrancan con reporteo o trabajo de campo, que incluye revisar archivos y estadísticas, leer libros, buscar documentos históricos, fotos, mapas, causas judiciales. Dice Guerriero, y también añade que debe ir más allá: una vez que se garantiza el contenido sólido, “se pueden hacer malabares con la forma”.

Por eso este trabajo, que obtuvo la información con la metodología del periodismo especializado, la presenta a través del periodismo literario con su género por excelencia: la crónica.

La crónica se trata del tiempo: de la proeza de observarlo, atraparlo, delimitarlo, contarle y de lo que toma escribirlo en un texto periodístico. Se ha malentendido como si se tratara de una bitácora de hechos lineales, en lugar de una narración. ¿Cómo se cuenta una película o una novela? ¿Cómo contamos las personas comunes una historia? El director y el novelista más audaz —o cualquiera— nos traslada en el tiempo para darle su propio peso a los hechos: vuelve al pasado para que no perdamos de vista algo importante y que sirve para entender lo que ocurre, viaja hacia el futuro para conocer cómo se desarrolla y hacia dónde van los personajes, ubica el presente para situarnos y así las veces que sean necesarias para no perder ningún detalle importante. Por eso para Juan Villoro la crónica es el “ornitorrinco del prosa”, porque echa mano de: la capacidad de la novela para narrar el mundo desde sus personajes, de los datos precisos del reportaje, de los diálogos de la entrevista, de los argumentos del ensayo, del sentido dramático en un espacio corto que emplea el cuento. Pero ojo: este escritor mexicano dice que debe ser un “un animal con equilibrio ecológico” porque no se trata de abusar de estas formas, sino de saber emplearlas como si se tratara de un recurso que se desgasta y ya no funciona si no se sabe aprovechar.

Es necesario precisar que para el periodismo literario, la crónica y el reportaje son lo mismo. No están separados: el segundo viene inserto en la primera, pues quien escribe debe hacer primero su labor de reportero para adquirir la información

periodística que dará fuerza al “texto musculoso” del que habla Guerriero; posteriormente, como cronista, usará las formas narrativas como mejor convenga para darle su propio peso a lo que cuenta. El objetivo: hacer un texto que el lector entienda y recuerde. Dice el cronista peruano Julio Villanueva Chang que, ante la vorágine informativa, el problema es la dificultad para entender lo que sucede y la facilidad de olvidarse muy pronto de todo. Y retoma lo dicho por la historietista Marjane Satrapi: “Demasiada información bloquea el cerebro. Poca nos hace ignorantes”.

Por esta razón, en este trabajo algunas fuentes no vienen dentro del texto; solamente permanecen las que, a consideración de quien escribe, son información de valor para el lector. Por ejemplo, al hablar de cuántas personas habitan Ciudad de México, evito decir que la fuente es el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) pues, ¿qué otra institución podría realizar los censos oficiales de México y sus ciudades? En el caso de las entrevistas que yo realicé tampoco se aclara, únicamente anota cuando fue hecha por alguien más para cuidar el crédito de quien hizo ese trabajo. Se trata de una decisión editorial para cuidar el estilo literario, pues este texto no es uno académico que incluye referencias por doquier encerradas en paréntesis. Y lo más importante: se hace para no subestimar al lector y respetar su inteligencia al ofrecerle un texto más ágil; cualquiera que desee conocer la fuente, podrá acudir por su propia cuenta a las últimas páginas donde se encuentran explícitas. Bien apunta Villanueva Chang: “es una extravagancia hallar a un editor que no trate a los posibles lectores como clientes, pacientes con déficit de atención o analfabetos”.

“Si el cronista se toma libertades, el lector espera que se lo adviertan”, recordaba el estadounidense Mark Kramer. Aclarada la primera advertencia, viene la segunda, que no debería ser propia del periodismo literario, sino de todo el periodismo. Aquí se sostiene que todo periodismo es una construcción de la realidad, pues crea atmósferas, descripciones, selecciona información y deja afuera otra. De otra forma, sería lo que Guerriero califica como un “inventario” de objetos. Al contar los hechos, la narración no es infalible: está sujeta a comprobación y verificación. El periodismo no garantiza objetividad, porque hay un sujeto que lo escribe. Por eso, más que revelar

verdades, el periodista debe ser honesto, responsable, informado, crítico y observador. Esto lo reconocen los cronistas. Dice Caparrós que de todos los géneros, la crónica es el único “que sí dice yo”: hay un periodista que construyó este texto, que cuenta; “que dice existo, estoy, yo no te engaño”. Y advierte que “nunca se crean que eso que dice es ‘la realidad’: es una de las muchas miradas posibles”.

Precisamente dice Guerriero que el periodismo literario “es, ante todo, una mirada —ver, en lo que todos miran, algo que no todos ven—”. Incluso para Villanueva Chang, cuando la crónica va más allá de la narración y “adquiere un vuelo ensayístico”, se convierte en una forma de conocimiento. Esta es su aportación: mientras la mayoría de los medios se ocupan en replicar la misma información en una competencia para ver cuál saca la nota más rápido, la crónica se toma su tiempo para generar conocimiento. Pero vale la pena insistir en que no es un conocimiento científico, como recalca Villanueva Chang: “el público debe saber que va a leer una historia que no es omnisciente, pero que intenta ser honesta y responsable tanto en su autoridad como en su ignorancia”.

Aquí viene la tercera advertencia: este trabajo tiene al diseño urbano como punto de partida pero también como límite. Si bien explica el contexto político y las corrientes urbanísticas que generaron un diseño urbano centrado en el automóvil en Ciudad de México, así como los problemas que ha ocasionado; también muestra cómo ha mejorado la vida de los habitantes de esta ciudad cuando se ha centrado en las personas, como ocurrió con algunas de las intervenciones realizadas en los últimos 20 años (a pesar de que esto mismo ocasione, a su vez, otros problemas como gentrificación, contaminación auditiva o generación de desechos).

La última advertencia y esta se retoma de Villanueva Chang: “se escriben crónicas no solo para los lectores sino también contra ellos: a veces, al leerlas, acaban admitiendo valores que no comparten”. Habrán personas que al leer este trabajo, cuestionen o no concuerden con lo escrito. De eso se trata, también, el periodismo literario. Como reflexiona Villoro: “cuando el cronista pretende ofrecer los hechos con incontrovertible

pureza, es menos convincente que cuando explicita las limitaciones de su punto de vista narrativo. La realidad, que ocurre sin pedir permiso, no tiene por qué parecer auténtica. ¿Cómo otorgar coherencia a los copiosos absurdos de la vida?”.

Cuenta Villanueva Chang que un día Caparrós asistió a una protesta en las calles de Lima, donde vio a mineros con cascos y esposas con bebés en la marcha. Luego escribió: “Algunas mujeres llevan cascos, pero ningún minero un bebé”. Este es el conocimiento que genera el cronista: da cuenta de los síntomas de una sociedad en un momento determinado para entender un fenómeno complejo. En eso se diferencia de una nota informativa rápida que transcribe una diminuta parte de la realidad. La crónica une todas las piezas y, al contrario de un texto académico, lo hace de una forma atractiva. La nota es una instantánea, el texto académico es una monografía, la crónica es la película completa. Todo esto para “conseguir que un lector se interese en una cuestión que, en principio, no le interesa en lo más mínimo”. Esa es la magia de la crónica, según Caparrós.

Ahora más que nunca, en medio de la vorágine informativa, es necesario respetar y abonar a la inteligencia de las personas a través de una pieza periodística que respete el rigor informativo y entusiasme a mirar hacia otras realidades para darse cuenta —en el mejor de los casos y es ganancia si eso pasa— de que cambiar la realidad propia sí es posible.

Capítulo 1

Las muertes por el diseño urbano que (no se) cuentan

Las muertes que también cuentan, pero no se cuentan bien

A Julia la mataron un 6 de diciembre de 2018 en Ciudad de México. Su cuerpo lo dejaron tirado sobre la banqueta, en la curva que conecta Calzada México-Xochimilco con Viaducto Tlalpan, al sur de la ciudad, a dos kilómetros del Estadio Azteca, enfrente de un hospital federal de rehabilitación y a dos cuadras de la secundaria donde iba a dejar a su hijo de 12 años todos los días. El asesino huyó. La oscuridad que aún quedaba lo ayudó a pasar desapercibido. Eran las 06:46 de la mañana.

Ahí la dejó. Con moretones en la cara, completamente estampada contra la calle; la nariz y la boca sangrantes, la cadera fracturada. Aún no moría. Estaba inconsciente, pero la lastimaron tanto que, lo poco que tenía de vida, se acabaría cinco horas después en un hospital, a 10 minutos del lugar.

A Julia no la asaltaron, no la secuestraron ni le dispararon. Tampoco se trató de un feminicidio. A Julia la mató un conductor al atropellarla con su camioneta. Tenía 34 años y 10 minutos antes acababa de dejar a su hijo en la escuela.

Un paso de cebra, iluminación, reductores de velocidad, señalización, semáforos. De eso el cruce por donde pasó Julia por última vez, y decenas de veces, no tiene nada. A Julia la mató la imprudencia de una persona, la mató la velocidad y la fuerza de una camioneta. La mató la falta de diseño urbano.

En 2017 murieron 117 personas en Ciudad de México por atropellamiento, de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). O fueron 123, según la organización no gubernamental RepuBikla. O “seguramente fueron más porque hay

muchos incidentes que no logramos captar nosotros ni nadie”, dice Céline Jacquin, geógrafa urbana detrás de esta ONG, en entrevista con mexico.com realizada por Eugenia Coppel en noviembre de 2018. Hasta 2019 no existe una metodología concreta para registrar atropellamientos, además de que las cifras son levantadas a través de distintos canales. RepuBikla se esfuerza por captar estas cifras desde Twitter, donde por medio de su sistema de datos captan todos los tuits que incluyan palabras como “atropellado” o “embestido”. Para la ONG esta red social es la principal fuente porque es muy utilizada por los usuarios, noticiarios y servicios de ambulancia. Andrés Lajous, como actual secretario de Movilidad de la ciudad, dice que hasta que no existan datos precisos y homologados no podrá avanzarse hacia una mejor planeación de las calles. Y habrán más muertes.

Y esos son solo los que han muerto por atropellamiento.

¿Por qué los automovilistas matan a las personas en esta ciudad?

“Como arquitecto yo le echo la culpa al diseño de las calles: a los cruces peatonales, las banquetas, los colores de los pavimentos. Hay formas en el diseño urbano con las que el automovilista sí siente que la prioridad es el peatón y lo respeta. No necesitamos policías de tránsito, ni semáforos ni topes”.

Dice Leonardo Alvarado. Él estudió en la Universidad de Colima y luego realizó dos diplomados durante un año en la Universidad Iberoamericana en Santa Fe, ese lugar de Ciudad de México donde la modernidad llegó en forma de edificios altos de vidrio y metal; oficinas de empresas multinacionales; centros comerciales con las tiendas más exclusivas; departamentos que se cotizan en dólares y un parque que da la impresión, al menos por unos momentos, de estar en una ciudad de Estados Unidos. Pero este espejismo se rompe antes de llegar porque, precisamente, no hay forma de hacerlo sin antes haber pasado horas en el tráfico, minutos que parecen los últimos para los oficinistas de Santa Fe que abordan un taxi colectivo que se ganó el mote de

“taxi de la muerte” (por la excesiva velocidad a la que va y las maniobras que en ocasiones hace para rebasar a otros autos) y por la Glorieta de Vasco de Quiroga, donde recorrer solo 200 metros en auto puede tomar hasta 30 minutos.

Ahí, a unos metros de la Glorieta Vasco de Quiroga, donde la avenida del mismo nombre cruza con la Universidad Iberoamericana, Leonardo se dio cuenta del poder del diseño urbano para frenar a un auto que puede ir hasta a 150 kilómetros por hora cuando no hay tráfico.

“El paso de la Ibero en la carretera hacia Toluca era muy conflictivo, pero hicieron un cruce peatonal muy marcado con colores y hasta 200 metros antes de este. Los autos van a 150 kilómetros por hora, pasan por ahí y se frenan. Es increíble porque hay muchísimos alumnos cruzando”.

De ese lado de la avenida Vasco de Quiroga hay todo lo que pudo haber salvado a Julia: cruces peatonales, reductores de velocidad, iluminación. Además hay una banqueta con arbustos y árboles que, aunque podría ser más ancha, al menos deja caminar a un par de personas; los carriles están señalados y el doble sentido de la circulación está dividido por un camellón con vegetación.

Pero desde la glorieta y hacia el lado contrario de la avenida todo es diferente.

Ahí, a dos kilómetros de ese cruce peatonal increíble, Vasco de Quiroga deja de ser una avenida de 25 metros de ancho y se convierte en una calle que no llega a los 15 metros de ancho, donde caben dos autos de ida y dos de regreso, en un doble sentido que es marcado solo por la dirección de los vehículos, donde las personas tienen que caminar sobre el arroyo vehicular porque no hay banquetas, donde los carriles no están siquiera señalados. Más adelante, la glorieta es el punto que marca y remata la diferencia entre la urbanización de Santa Fe y el pueblo de Santa Fe: el Santa Fe con (un poco de) diseño urbano y el Santa Fe sin diseño urbano.

La situación no es única de Santa Fe; este es solo un ejemplo de lo que pasa en Ciudad de México.

Quien camina por esta ciudad lo ha hecho alguna vez —si bien le va— por una banqueta reducida o que podría ser más ancha, rota por las raíces de los árboles y por falta de mantenimiento; ocupada por postes, casetas de teléfono y puestos ambulantes. Y si lo hace de noche, seguramente lo ha hecho rápido, con miedo y con inseguridad porque no hay alumbrado. Y si no hay banqueta, ha caminado alguna vez por el arroyo vehicular, quizás al lado de ciclistas que se pasan los altos sin fijarse o por autos que van diez, once, doce veces más rápido que su paso.

Y quien no camina, se ha trasladado alguna vez en bicicleta —si bien le va— por una ciclovía donde los automovilistas piensan que está bien detenerse; donde caminan las personas que no saben respetar espacios o que no caben en los suyos porque están invadidos; donde también hay baches y coladeras abiertas. Y si no hay ciclovía, va por el arroyo vehicular peleando por un carril al que tiene derecho, haciendo malabares para indicar que va a seguir sobre esa calle a los autos que rebasan para dar la vuelta a la derecha; esquiva a peatones que cruzan la calle o a la mitad de la calle sin fijarse antes de hacerlo. Y si no hay ciclovía y la calle no es del sentido deseado, se atreve a ir en sentido contrario o por la banqueta, invadiendo un espacio que no es suyo, pero que quizá también lo hace porque no sabe respetar o porque le da miedo ir al lado de autos que van tres, cuatro, cinco veces más rápido.

Y quien no camina ni anda en bicicleta, usa —si bien le va— un Metrobús medianamente limpio, medianamente ordenado y medianamente seguro, pero en el que tiene que ir aplastado, lento y por el que quizá dejó pasar uno, dos, tres autobuses para abordar. Y si no usa el Metrobús, toma el Metro por el que también tiene que esperar cinco, diez, veinte minutos para tomarlo y seguro otros cinco, diez, veinte minutos para avanzar de estación en estación, donde no tiene garantía de llegar temprano al trabajo o a la escuela ni aun habiendo salido temprano de su casa. Y si no usa ni el Metrobús ni el Metro seguro usa un microbús donde si es mujer está

expuesta a cualquier tipo de agresión, si es una anciana tiene que subir y bajar tres escalones aunque por su edad ya no pueda hacerlo, y sin importar si es un estudiante, una señora, un hombre, pueden asaltarlo en cualquier momento.

Y quien no camina, no anda en bicicleta, no usa el Metrobús, el Metro ni el Microbús, anda en un auto donde —si bien le va— lleva a una o dos personas más, pero que, aunque tiene la potencia de ir hasta 200 kilómetros por hora, no avanza a más de seis porque hay otros cinco millones de autos más en toda la ciudad buscando pasar. Y si tiene espacio para avanzar lo hace a la velocidad que le da la gana, si ve un cruce peatonal no se detiene para ceder el paso a los peatones, si ve la luz amarilla acelera porque tiene que llegar; al fin él o ella paga por ese auto y los demás que caminan o van en bici tienen que tener cuidado, así se ha acostumbrado siempre. Y si atropella a un peatón, si aplasta a un ciclista con todo su peso o si se estrella contra otro auto huye porque puede hacerlo. Al fin que no pasa nada.

¿Cómo llegamos hasta aquí?

La ciudad que se hizo México

Ciudad de México se urbanizó como nunca antes en la segunda mitad del siglo XX. Igual que pasó en toda América Latina en ese tiempo. Esta urbanización se sumó a la que empezó a lo largo del siglo XIX en Inglaterra, donde Manchester ya era considerada como la primera gran ciudad industrial del mundo en 1835 y donde la población urbana ya era de 68% para 1890. En Estados Unidos la población urbana rebasó la mitad cuando llegó a 51.2% en 1920.

Dice el sociólogo italiano Gino Germani que un lugar está urbanizado cuando sus habitantes se dedican a cualquier actividad que no sea rural. Pero no solo eso. La cantidad de habitantes no rurales tienen que ser miles. Y tienen que estar concentrados en un solo lugar. Ciudad de México concentró millones de habitantes no

rurales y, en ese momento, cuando el proceso de urbanización lo necesitó más, el urbanismo —y el diseño urbano— perdieron la batalla ante la enorme explosión demográfica.

Contar a las personas es difícil: porque están en constante movimiento, porque los límites de una ciudad son difusos, porque simplemente es complicado poner de acuerdo a los distintos censos oficiales de tantas ciudades. Pero al menos tres censos (el de la ONU, el de City Population y el de Demographia) coinciden en lo siguiente: hoy Ciudad de México es la ciudad más poblada de Occidente, está entre las 10 más pobladas del mundo y hay por lo menos 130 países (de 193 reconocidos oficialmente) donde viven menos personas que aquí. Esto se debe a las 22 millones de personas —algunos hablan de más pero casi nunca de menos— que, aunque viven en la zona conurbada, habitan la ciudad porque estudian, trabajan, pasan su tiempo y se trasladan aquí.

Si se habla de cantidad, Ciudad de México es una ciudad desde hace 500 años cuando se fundó Tenochtitlan. El INEGI dice que un lugar es una ciudad cuando tiene más de 2 mil 500 habitantes: dice el Colegio de México que, aunque no ha sido aclarado, el espectro de habitantes de Tenochtitlan va desde los 60 mil hasta 1 millón. También dice que “el único acuerdo que existe al respecto es que nos encontramos ante una urbe muy poblada, seguramente una de las más grandes de su tiempo”. De eso no queda ninguna duda.

En los últimos 20 años la población de Ciudad de México se ha mantenido estable, pero hace 70 años creció como nunca lo había hecho: se duplicó —casi se duplicó— al pasar de 1 millón 750 mil personas en 1940 a poco más de 3 millones en 1950. Esta tasa anual de crecimiento ha sido la más alta jamás registrada: 5.7%. Mientras que la de 2015 fue solo de 0.2%. Con ese incremento jamás registrado a mitad del siglo XX, la población urbana de todo el país también aumentó al doble en esos años, mientras que la rural solo creció 26%.

Así, hacia la segunda mitad del siglo XX ocurrió la muerte del campesinado.

Decía Eric Hobsbawm. También decía que en el mundo las ansias de modernización incrementaron junto con los países que ganaron su independencia. Aunque México se había independizado hacía más de un siglo, el estancamiento vivido de 1910 a 1917 durante la Revolución Mexicana —y los años después de esta— hizo que fuera más fácil contraer esas ganas mundiales de modernizar al país. Lázaro Cárdenas, que fue presidente de México de 1934 a 1940, no solo fortaleció la industria petrolera, también fortaleció la manufactura interna a través del modelo de sustitución de importaciones, con lo que el país echó a andar su propia industrialización. ¿Y dónde más podía iniciar el proyecto de industrialización sino en el centro político, cultural y económico más importante de México?

Esta industria no fue la que urbanizó Ciudad de México. No. Fueron la clase media del norte del país y los migrantes pobres que dejaron el campo para trabajar la industria; fueron una mayor natalidad y una mejor esperanza de vida. Los primeros llegaron a la capital atraídos por la promesa de mejores oportunidades laborales. Las segundas se lograron en todo el mundo gracias a las innovaciones médicas y farmacológicas: los antibióticos y el DDT (este último es un poderoso insecticida que controló enfermedades transmitidas por algunos insectos como el tifus, la malaria y el paludismo, que en Sri Lanka llegó a reportar hasta un millón de casos al año en 1950 cuando su población no llegaba ni a 10 millones). Hoy parecen comunes, pero entonces hicieron que las cifras de natalidad subieran exponencialmente mientras las de mortalidad cayeron verticalmente. Bastaron 25 años para que en México las muertes se redujeran casi a la mitad a partir de 1944.

Ciudad de México fue en ese momento la ciudad más rica del país. Era tanta su riqueza que ahí —solo en ese lugar— se generaba la mitad del Producto Interno Bruto nacional (entonces contribuía con más del 45%, actualmente genera 24.4% que es menos de la cuarta parte). Era tanta su importancia como núcleo industrial que ahí —solo en ese lugar— se concentraba la mitad de los trabajadores manufactureros de

todo el país. El éxito económico fue tan sorprendente que a esa época se la llamó milagro mexicano: la economía del país, igual que la población, creció como nunca en 1950. En los últimos tres años el PIB no ha pasado del 2.3% anual; en ese momento el crecimiento era de 7.5%. Actualmente países como Dinamarca, Islandia o Reino Unido no alcanzan este nivel, ni siquiera llegan a la tercera parte.

Ciudad Universitaria, la Torre Latinoamericana, el Anillo Periférico, el Centro Médico Siglo XXI, el nuevo mercado de la Merced, Ciudad Satélite, la Terminal 1 del Aeropuerto, Tlatelolco, el Viaducto Miguel Alemán. Hoy estos lugares se sienten cotidianos como CU, cuando no obsoletos como el Aeropuerto o inseguros como la Merced. Pero todos tienen algo en común: se construyeron en la década de 1950 y fueron símbolo de la urbanización y la bonanza económica que México y su capital vivían.

Y se construyeron porque había que construir algo para que tanta población viviera, circulara, comprara, viajara y se educara. Y porque había recursos para hacerlo. A pesar de que estas obras se realizaron desde el Estado Benefactor —para atender a la clase trabajadora— y fueron consecuencia del Movimiento Moderno —como se pensaba el urbanismo de esa época—, con el paso del tiempo se perdió la oportunidad de reorientar la ciudad hacia una que privilegiara a las personas sobre el automóvil.

Los asesinos de Julia

“Una persona me dijo que había sido una camioneta negra tipo Captiva, que venía demasiado acelerada, rebasando a todo mundo. Esto me lo dijo cuando nosotros empezamos a poner esta manta, que fue el 11 de diciembre”.

Dice Pilar Fuentes, la madre de Julia. Cinco días después de la muerte de su hija, ella y su esposo, Roberto Garrido, comenzaron a ir todos los días de 6:30 a 9 de la

mañana al lugar donde ocurrió el homicidio. Ante la incompetencia de las autoridades, ellos buscaban justicia por su cuenta. Una respuesta. Un culpable. Una responsabilidad.

Han pasado cuatro meses desde aquel 11 de diciembre de 2018 y Roberto todavía llega puntual al sitio donde asesinaron a su hija. Aunque Pilar ya no lo acompaña todos los días, porque hace dos meses que regresó a atender su puesto de periódicos, no viene solo. A un lado lo espera Eduardo, el hijo de Julia. Lleva el cabello peinado, gafas de pasta negra, uniforme y una mochila colgada con ambas asas en la espalda.

—Hola. ¿Ya te vas a la escuela?

—Ya.

—¿En qué año vas?

—En primero de secundaria.

Responde Eduardo. El lugar está oscuro porque todavía no amanece, pero además porque no hay iluminación. Solo las luces de los autos que pasan alcanzan a iluminarnos durante escasos segundos. La velocidad no permite más tiempo de luz. También pasa un par de bicicletas, sin luces. Eduardo gira la mirada para observar a su abuelo desde el pedazo de banqueta que hay en la curva y que no mide más de medio metro. Hacia un lado hay una fila de árboles y hacia el otro hay más árboles sobre un montículo de tierra que se eleva unos cuatro metros hacia el puente de Viaducto Tlalpan que cruza con Avenida México-Xochimilco (a poco más de dos kilómetros del Estadio Azteca, en la alcaldía Tlalpan). Desde ahí desciende alguien corriendo. A pesar de la oscuridad, la poca luz de los autos y el inminente amanecer, se alcanza a distinguir que es un hombre que vive en la calle: su gorra y su chamarra están desgastadas y sucias. Al llegar abajo cruza corriendo la curva, segundos antes de que pase un automóvil por ahí. Nadie lo atropella. Es un afortunado.

Mientras, Roberto está sobre el montículo de tierra y comienza a hacer lo que se ha convertido en una especie de ritual diario: enciende un par de velas que saca de su mochila y las coloca dentro de una casita de metal negro que se ha convertido en un altar para Julia: ahí está su foto acompañada por unos jarrones pequeños con flores. Se persigna. Luego despliega y cuelga un par de mantas.

Una da justo hacia el lugar exacto donde atropellaron a Julia, sobre la curva para salir al Viaducto Tlalpan por donde minutos antes cruzó el hombre que vive en la calle. Esa manta habla por ella:

“Soy Julia Johana Cedillo Fuentes, el día 06 de diciembre de 2018 entre las 6:40 y 7:00 am fui atropellada y desafortunadamente perdí la vida en este lugar. Si sabes o viste algo por favor comunícate al 5524398973 y al 5535615596”.

La otra da hacia la Calzada México-Xochimilco, donde Eduardo espera. En esta se lee la desesperación de su abuela:

“¡Ayuda por favor! Ella es mi hija JULIA JOHANA CEDILLO FUENTES, el DÍA 6 DE DICIEMBRE DE 2018, APROX. ENTRE LAS 6:40 Y 7 AM fue arrollada por un maldito(a) en Viaducto Tlalpan, sobre Calz. México Xochimilco en dirección a Huipulco. Este desgraciado(a) cafre le arrebató la vida y ni siquiera se detuvo para ayudarla, dejando huérfano a un menor de edad. Si alguien vio o sabe algo les suplico que se comuniquen conmigo 5524398973 / 5535615596”.

“¿Y sí te gusta ir a la escuela o más o menos?”.

Eduardo asiente varias veces con la cabeza mientras voltea hacia abajo a ver la lonchera que sostiene con ambas manos. Sigue de pie sobre la banqueta, la misma por la que, luego de dejarlo en la secundaria, su mamá caminaba a diario para llegar al trabajo, para que su hijo pudiera estudiar en una escuela privada. Ese 6 de diciembre Julia ya no alcanzó a llegar hasta ahí. Desde entonces Roberto se encarga

de llevar a su nieto a la secundaria, mientras su esposa trabaja. Pero este día es diferente: Pilar sí va a la curva. Cuando Eduardo se va con su abuelo hacia la escuela, ella comienza a contar cómo fue aquella mañana del 6 de diciembre de 2018.

“Ese día en la mañana nos despedimos. Mi hija vino a dejar a mi nieto a la escuela, yo fui a mi trabajo. Eran más de las 7:00 cuando mi esposo llegó y me dijo que la persona que nos hacía la limpieza le comentó que había atropellado a mi hija. Entonces nos dirigimos hacia acá. Mi hija estaba ahí. Estaba la patrulla, mi hermana y mi otra hija. Un paramédico, unos médicos y una enfermera de aquí la estaban atendiendo. Estaban compañeros de mi nieto. Mi hija estaba inconsciente. La ambulancia tardó más de una hora 20 minutos en llegar. Trasladaron a mi hija al hospital regional del IMSS; falleció a las 12. De ahí empezamos los trámites, todo el rollo que nos hacen muy tardado”.

Los mandan al Ministerio Público de Coyoacán, pero les dicen que es en el de Cuemanco. Les piden esperar. Les entregan fotografías tomadas en el lugar incorrecto. Los rechazan. No les hacen caso. Pilar y Roberto han tenido que pasar por todo esto a causa de unas autoridades que no hacen —o no quieren hacer— bien su trabajo. Cuatro días después de la muerte de Julia, los dos acudieron al Ministerio Público que les correspondía: el de Cuemanco. Les dijeron que todavía no llegaban los papeles, que esperaran 15 días porque todo se iba “al búnker”, como se refieren a la Procuraduría General de Justicia de Ciudad de México. Volvieron al siguiente día. Nada.

Una semana más tarde citaron a Roberto en el Ministerio Público para enseñarle unas fotografías que había tomado para la investigación. No fotografiaron en el lugar correcto, eran de enfrente, a pesar de que en el mapa que tenían las autoridades en sus oficinas el lugar sí estaba bien indicado. Cuando Pilar les hizo ver su error, le contestaron que regresara en otros 15 días para conocer la razón de esta equivocación. Aguantó una semana más y el 19 de diciembre decidió ir al programa

de radio del periodista Miguel Aquino. “A la hora me estaban llamando del MP para que me presentara porque ya tenían un video”.

Este video fue captado por una cámara que está más adelante de donde atropellaron a Julia. Se alcanza a ver que la camioneta está detenida y que es conducida por una mujer de aproximadamente 45 años que discute con el copiloto, un joven de alrededor de 20 años.

“No se alcanzan a ver las placas; por más que intentamos, no se ve nada. La policía pidió las cámaras al C5 el 28 de diciembre, es decir 22 días después. Supuestamente los videos duran siete días. Ellos nunca vinieron a investigar. En la delegación ya no me han dicho absolutamente nada. La última vez que tuve contacto con el MP fue antes del 9 de febrero”.

Dice Pilar. Y sigue contando más hasta que corta el relato cuando un automóvil pasa a toda velocidad a un lado de donde está parada. “¿Ya viste el carro cómo se fue?”.

Hablemos de arquitectura y urbanismo

“Una ciudad dilatada, fragmentada, incomunicada y desordenada”. Esta descripción podría ser de Ciudad de México ahora. Pero no: así la vio Carlos Contreras cuando regresó de estudiar Arquitectura de la Columbia University, en 1921.

Al hablar de arquitectura, quizá, la imagen que viene a la mente es la de un edificio. Sin embargo, como aclara el arquitecto y urbanista español Josep Oliva Casals, la arquitectura bien entendida y bien hecha consiste en proyectar una de las múltiples piezas que forman la ciudad —desde la banca de un parque hasta el parque entero; desde un edificio hasta un conjunto de departamentos— siempre en relación con el entorno urbano. No sirve de nada tener un edificio estéticamente bello si no interviene

de manera positiva en su entorno, por ejemplo, al ofrecer un espacio público en su planta baja. A pesar de que es un centro comercial, Reforma 222, ubicado en la alcaldía Cuauhtémoc donde cruza Insurgentes y Reforma, sirve como pasaje que conecta estas dos avenidas importantísimas de la ciudad y es realmente público porque cualquiera puede atravesarlo sin necesidad de consumir. Esta obra fue diseñada por el arquitecto mexicano Teodoro González de León, el mismo que ha dado a la ciudad edificios clave el Colegio de México, el Museo Tamayo Arte Contemporáneo y el Museo Universitario de Arte Contemporáneo.

Por eso la arquitectura debe trabajar de manera muy cercana con el urbanismo, que piensa en la organización de la ciudad entera a partir de sus componentes: las banquetas, el tamaño de las ciclovías, los carriles asignados para los automóviles, la ubicación de las estaciones del transporte público, los edificios y todos los espacios que proyecta la arquitectura y por supuesto las personas que la habitan.

“No en todas las escuelas de Estados Unidos se estudiaba planificación urbana. Contreras tuvo la suerte de que algunos maestros lo inspiraran para dedicarse a esta”.

Dice Enrique Cervantes Sánchez, arquitecto y profesor de la Universidad Nacional Autónoma de México, en una entrevista con la historiadora urbana Alejandrina Escudero. Ese problema no es propio de las escuelas estadounidenses de los años 20, es un problema que persiste en México porque se ha entendido a esta disciplina de una forma aislada al entorno urbano.

“Yo siempre les muestro a mis alumnos de arquitectura el Museo Soumaya y les pregunto qué les parece. Ellos empiezan a hablar sobre el vidrio, el color, el material. Cuando terminan les digo: ‘Eso no me interesa para nada. Me da igual. Lo que me importa es entender las implicaciones que tiene una estructura como el Museo Soumaya en un entorno más amplio’. Siempre lo consideran sustentable porque tiene vidrios templados, por decir algo, pero, ¿es sustentable cuando la gente se está saliendo de la zona porque ya no puede vivir ahí? Para mí no es nada sustentable. Es

una tomada de pelo. Siempre tenemos que ver la ciudad como un todo. La ciudad se interconecta”.

Dice Carla Filipe Narciso, arquitecta, doctora en urbanismo y profesora en la Universidad Nacional Autónoma de México desde hace cuatro años. Reconoce que entre los arquitectos hay siempre un ego muy fuerte, de dejar una marca, un nombre, un edificio. Por eso en sus clases quiere que sus alumnos piensen los territorios, que piensen más allá, que piensen la ciudad como un todo: desde lo urbano y no solo desde la obra arquitectónica.

Noventa años antes Contreras pensó la arquitectura desde la ciudad y el país entero. También sintió el ánimo posrevolucionario de modernización. No llevaba ni cinco años de haber regresado al país cuando, en 1925, presentó el Proyecto de Planificación Nacional al entonces presidente Plutarco Elías Calles. Al siguiente año creó la Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana, dos años después fundó la revista Planificación y otros dos años más tarde realizó el Primer Congreso Nacional de Planificación. Su objetivo: hablar y hablar y hablar de planificación. Y hacerlo no solo entre expertos y administradores públicos, sino con todos los sectores de la sociedad. “Es importante que en las mesas de las familias y en las oficinas se discuta sobre la arquitectura, las ciudades y sobre los espacios en que vivimos”.

Dice el arquitecto Mauricio Rocha en su despacho al sur de Ciudad de México. Es 2017. A 90 años de esa publicación este planteamiento aún es muy necesario: no solo los arquitectos, que las personas comunes hablen de arquitectura. En el presente Rocha concuerda con lo que Contreras proponía en el pasado: que todos los sectores de la sociedad participen en el desarrollo de los proyectos para la ciudad. Hoy se entienden muy bien sus planteamientos, incluso quieren rescatarse, como a los ríos de la ciudad. Pero hace 70 años no se le entendió tan bien.

Sí, el Viaducto Miguel Alemán es un proyecto original de Contreras, aunque no como es ahora. En 1928 el arquitecto ideó un diseño urbano para ordenar la ciudad desde la movilidad. Una vía para el automóvil. Hasta aquí se parece a lo que existe ahora. Pero era más que eso. Un carril exclusivo para el transporte público, un parque lineal con numerosos árboles, cauces amplios para el río —sí, un río en medio de esta ciudad—. De eso no hay nada. Aunque se pudo tener.

¿Cómo llegamos?

Una ciudad para los autos

Microbuses viejos compitiendo entre sí por ganar pasaje sin importar la velocidad con que lo hacen. Camionetas de hasta ocho plazas conducidas por una sola persona. Taxis circulando sin pasaje. Recursos perdidos en gasolina. Recursos perdidos en reparaciones. Recursos perdidos en espacio. Recursos. Perdidos. Accidentes de tránsito. Baches. Inundaciones. Aceras rotas. Atascos viales. Horas perdidas en el tráfico. Horas perdidas en el transporte público. Horas perdidas en el hospital o el Ministerio Público. Horas. Perdidas. Falta de espacios públicos y áreas verdes. Inseguridad. Contaminación. Vidas perdidas por accidentes de tránsito. Vidas perdidas por enfermedades respiratorias. Vidas perdidas por violencia. Vidas. Perdidas.

Actualmente los 22 millones de habitantes de Ciudad de México pierden recursos, pierden salud, pierden espacio, pierden tiempo y pierden vida todos los días a causa de un diseño urbano que no ha tomado en cuenta a las personas. Inseguridad. Atropellamientos. Espacio público deficiente. Traslados largos. Contaminación ambiental. Son las consecuencias de una ciudad que se ha entendido como espacio para los autos y no para sus habitantes.

Por un lado, estas decisiones fueron tomadas por una serie de gobernantes que, a lo largo de 50 años, optó por erigir obras públicas que, aunque fueron grandes, son pequeñas para los enormes problemas actuales. Por otro lado, el urbanismo de esa época —casi todo el urbanismo de esa época— pensó la ciudad como si fuera una máquina compuesta por partes separadas de acuerdo con la función que desempeñaban. Y la función que se privilegió fue la circulación de vehículos y mercancías. A esta forma de organizar la ciudad se le conoció como funcionalista que, aunque se utilizó para erigir las urbanizaciones que surgieron a la mitad del siglo XX, inició 100 años antes con el urbanista francés Georges-Eugène Haussmann cuando urbanizó París en 1852. El arquitecto Le Corbusier retomaría estas ideas para consolidar el Movimiento Moderno hacia la década de 1930.

Circulación, habitación, trabajo y esparcimiento fueron las funciones que —en el discurso y en el espacio— se pusieron al centro de la urbanización. ¿Dónde quedaron las personas que las realizaban?

Las personas no fueron tomadas en cuenta para hacer esta ciudad porque antes de esto no podían participar en los asuntos públicos. Cambiar esto parecía imposible.

Hasta que vino el terremoto que despertó a los ciudadanos.

Una ciudad sin ciudadanos

Hace apenas tres años esta ciudad aún se llamaba Distrito Federal, pero en la práctica ya era Ciudad de México desde hace más de 20 años. En 1997 perdió lo federal y ganó una verdadera ciudadanía: por primera vez sus habitantes eligieron de manera democrática a su gobernante. Antes pasaba lo contrario: era el presidente de México el que designaba al regente que gobernaba la ciudad. Así, la capital del país

era un lugar sin democracia y sin verdaderos ciudadanos. No porque ellos y ellas no lo quisieran, sino porque no había reconocimiento legal que lo estableciera.

La falta de representación ciudadana era aprovechada —todavía más— por los gobernantes para tomar decisiones clientelares desde hace 50 años. ¿Sabes qué es el clientelismo? Probablemente la palabra “cliente” te suene familiar para nombrar a alguien que compra o contrata un servicio, pero además de su uso capitalista, su origen es político. En la antigua Roma un *cliens* era alguien que estaba protegido por un patricio, que era un noble romano. Siglos después a los políticos mexicanos se les quedó esa costumbre de actuar, con la que protegen a unos cuantos privados con concesiones para operar asuntos públicos, entre ellos el transporte. Esta protección no es gratuita: el gobernante recibe el apoyo de vuelta en tiempos electorales en forma de dinero, personas, votos y por supuesto autobuses para transportar todo esto.

Un ejemplo de clientelismo fue la concesión que el gobierno de Ciudad de México otorgó a la Alianza de Camioneros para operar el transporte público durante casi todo el siglo pasado, con lo que también le dio privilegios para decidir sobre los asuntos públicos de la ciudad. Fue tanto su poder que su abogado desde 1942, Octavio Senties, se convirtió en regente de la ciudad en 1971 y lo fue hasta 1976. Fue tanto su poder que en 1972 logró detener la construcción de la Línea 3 del Metro. “La gente no lo usa”, dijo Senties. “No hay dinero y existen otras prioridades”. Fue tanto su poder y otras fueron sus prioridades que sumó siete mil camiones a su flota mientras el Circuito Interior —una obra más para los automóviles— se extendió hacia el sur.

Así fue como el diseño urbano en Ciudad de México que debió estar centrado en las personas no existió, porque se centró en los intereses de unos pocos y se orientó hacia el automóvil.

Peor aún es que los habitantes de esta ciudad la conocen como un espacio para coches y no para que ellos caminen o puedan andar en bicicleta. Las posibilidades

de moverse con la propia energía y de disfrutar el tiempo en las calles —casi— no existen. Pero ellos no son —tan— responsables: pues nacieron y viven en un lugar que no les ofreció otras opciones.

Es una situación parecida a la de Arata Isozaki, arquitecto japonés que en 2019 recibió el Pritzker, el premio más importante de arquitectura. En un perfil publicado en *The Guardian* el 5 de marzo de ese mismo año, el periodista Tim Jonze relata que Isozaki nació en 1931 en Ōita, en la isla japonesa de Kyushu. Por su cercanía con Hiroshima, el bombardeo de 1945 impactó tanto su niñez que por eso decidió dedicar su carrera a la arquitectura. “Crecí en la zona cero. Estaba totalmente en ruinas, ahí no había arquitectura, ni edificios, ni siquiera una ciudad. Solo me rodeaban cuarteles y refugios. Mi primera experiencia de arquitectura fue el vacío de la arquitectura y, entonces, comencé a considerar cómo las personas podrían reconstruir sus hogares y ciudades”, relata Isozaki.

Aunque la Segunda Guerra Mundial ya es lejana en el tiempo y Japón también en la distancia, la experiencia de este arquitecto es cercana para cualquier habitante de Ciudad de México: su primera experiencia con el diseño urbano es precisamente la falta de diseño urbano para las personas, por eso se asume que el espacio en la ciudad debe de ser para el automóvil. ¿Mejorarlo? Eso a algunos no se les pasa por la cabeza. Menos a las autoridades.

Nunca sería culpa de un peatón

“En Facebook había puesto que mi hija había tenido la culpa”.

Dice Pilar. “No es cierto. No hay ningún puente por donde puedas pasar. La gente que va de aquí y va a trabajar a la otra esquina, ¿tú crees que va a tomar un pesero o un taxi?”.

“Nunca sería culpa de un peatón”.

Le respondo. Por algo la movilidad es piramidal desde la nueva ley de 2014: el peatón es primero, luego los ciclistas, después sigue el transporte público, el transporte de carga y por último los autos particulares. Dice el Reglamento de Tránsito de 2015 que, cuando los conductores de vehículos motorizados vayan a dar vuelta para incorporarse a otra vía, están obligados a dar preferencia a los peatones que cruzan. Quiere decir que la persona que asesinó a Julia con su automóvil debió reducir la velocidad antes de dar la vuelta para tomar el Viaducto Tlalpan desde Calzada México Xochimilco, así ella pudo haber cruzado la calle sin problema.

Nunca sería culpa de un peatón, menos en ese sitio al sur de la ciudad donde atropellaron a Julia porque —de hecho— es conocido como Zona de Hospitales, pues hay al menos 10 hospitales de especialidades, públicos y privados, en un radio de tres kilómetros. Incluso al llegar, Roberto me hace notar que en la banqueta de enfrente hay una rampa para discapacitados, pero donde estamos no: “El que venga en una silla de ruedas, en un carrito o lo que sea tiene que tomar el arroyo directo hacia este lado”.

Si las autoridades en Ciudad de México garantizaran un diseño urbano orientado hacia las personas: banquetas anchas, cruces peatonales bien señalados, rampas para personas con movilidad reducida, semáforos para vehículos y para peatones; entonces su andar por el espacio público se ordenaría y, probablemente, no incurrirían en conductas que también ponen en riesgo la seguridad de todos, como cruzar la calle a la mitad o sin fijarse por ir distraídos con el celular. Entonces no sería culpa de un peatón.

Pero en el lugar donde atropellaron a Julia no existe nada de lo anterior. Los autos pasan y lo hacen sin reducir la velocidad al dar la vuelta a la derecha en la curva.

Mientras conversamos, un ciclista pasa con luces y casco. Va deprisa y voltea hacia atrás con miedo para mirar a qué velocidad vienen los vehículos que lo preceden. Él es un afortunado también. No viene ningún auto.

Unos minutos más tarde otro ciclista nos chifla y, sin frenar, se sube a la banqueta, aunque en el mismo Reglamento de Tránsito está prohibido que circulen sobre esta área; únicamente está permitido para niños menores de 12 años. ¿Qué tan aceptable o reprobable es que un ciclista circule por la banqueta? ¿Es aceptable porque sobre el arroyo es peligroso por los autos que van rápido? ¿Es reprobable porque sobre la banqueta puede lastimar a los peatones? ¿Ciclistas y peatones podrían convivir sobre las banquetas si ambos van atentos a los otros y a su entorno en lugar de caminar o pedalear mientras miran el celular o escuchan música con audífonos? ¿Sería mejor quitarle carriles al automóvil para cederlos a las bicicletas?

De acuerdo con Repubikla, de 2015 a 2019, 475 ciclistas han muerto atropellados en Ciudad de México, aproximadamente 8 cada mes. Tomando en cuenta que la infraestructura para bicicletas es deficiente (hay solo 170 kilómetros contra 12 mil kilómetros solo de vialidades primarias) probablemente todas estas personas se hubieran salvado si hubieran circulado por la banqueta, protegidos de los autos.

“Este no tiene ni por qué subirse a la banqueta”, considera Pilar.

“No nos dan nuestro espacio, no hay señalamientos y la gente que maneja no sabe de precauciones ni nada. Aquí se han subido los autos cuando van a dar la vuelta. Hemos visto tantas cosas: ¿cómo es posible que tengas que pasar corriendo cuando podrías pasar tranquilamente porque los autos te dan el paso? No te lo dan, si ni siquiera en un semáforo se detienen. Cuando caminas tienes que cuidar que el semáforo esté en verde, tienes que esperar a que todos los carros estén totalmente parados y tienes que estar volteando a que no venga una moto o una bicicleta. Son muchas cosas, es difícil cambiar todo esto”.

Pilar tiene razón: ¿por qué es tan difícil cambiar todo esto?

“Los usuarios deben exigir un buen diseño urbano, pero todavía respetan mucho al auto”.

Dice Leonardo Alvarado. “Cuando le preguntas a la gente si quieren banquetas más anchas o cajones de estacionamiento prefieren los cajones de estacionamiento porque ya tienen dos o tres autos y no tienen dónde ponerlo. Las personas no se consideran peatones y piensan que si le quitas espacio al auto va a haber más tráfico”.

En realidad ocurre todo lo contrario. Cuando se construye una nueva vía que, por ejemplo, reduce 6 minutos a un viaje que suele tomar 60 minutos, el volumen del tráfico aumenta 3.8%. Esto es exponencial. Si el viaje suele tomar 120 minutos y se reduce 12 minutos con la nueva vía, el volumen del tráfico aumenta 7.6%.

Estos resultados son parte de los estudios que los economistas del Colegio de México, Luis Miguel Galindo, David Ricardo Heres y Luis Sánchez realizaron en 2006 para verificar la teoría del tráfico inducido.

La metáfora del estadounidense y experto en transporte Roy Kienitz ilustra mejor este problema:

Corregir el tráfico con nuevas vialidades es como tratar de resolver la gordura comprando un cinturón más grande.

Reducción de carriles para el automóvil. Colores y texturas en el pavimento. Parquímetros. Como parte de su tesis de maestría, Alvarado propuso estas alternativas para mejorar algunos cruces de Iztapalapa donde había accidentes. “La gente quería semáforos y topes, a mí se me ocurrió proponer parquímetros y casi me linchan. También propuse que en lugar de concreto, el suelo fuera adoquín, así el

automovilista siente diferente el paso y tiene que bajar la velocidad. Sobre la reducción de carriles, el problema es que si hay muchos, el automovilista se siente demasiado libre”.

Reducir los carriles no quiere decir que habrá menos autos, solo que los conductores le bajen a la velocidad.

Nueve de cada 10 cruces peatonales en Ciudad de México son inseguros por su diseño, de acuerdo con el Índice de Seguridad en Cruces Peatonales presentado en noviembre de 2018 por académicos de la Universidad Autónoma Metropolitana Cuajimalpa y Camina, asociación civil que promueve la movilidad peatonal. En el índice ningún cruce peatonal obtuvo 10, lo que quiere decir que ninguno tiene “muy buenas condiciones de seguridad”.

No solo las personas —que también son peatones— culpan a los otros peatones de su seguridad, también es una costumbre de las autoridades. En 2016 la Secretaría de Seguridad Pública de Ciudad de México lanzó la campaña Peatón seguro: “Caminar unos cuantos metros al puente peatonal es #Buenaldea. No arriesgues tu vida cruzando entre autos”, podía leerse en un tuit publicado en su cuenta oficial. ¿Y por dónde cruza alguien que no puede subir las escaleras de un puente peatonal? ¿Por dónde cruza una viejita o un viejito con bastón, una joven en silla de ruedas, un padre que carga a su bebé, una mujer que lleva a sus hijos en carriola, un chico que acompaña a su familiar con discapacidad, una chica que carga las bolsas de la compra?

“Puentes antipeatonales”, comenzó a llamarlos en 2014 la Liga Peatonal, una ONG mexicana que busca hacer ciudades para todas las personas y que comenzó a advertir sobre la inutilidad de esta infraestructura bajo la premisa “la ciudad se soluciona a nivel de calle”.

“Pensábamos que mi hija venía con el celular o que venía distraída”.

Cuenta Pilar. “No. Eduardo dice que su mamá era muy miedosa para cruzar. Además, ¿cuántas veces pasó Julia por aquí? Su hijo llevaba seis meses en la escuela. Era diario diario diario, a excepción de los miércoles que descansaba. Además ella me mandó un último mensaje por el celular a las 6:38 y el suceso fue a las 6:46. Nada que ver”.

Nunca sería culpa de un peatón.

Y cuando despertaron, la ciudadanía ya estaba ahí

Cuando ocurrió el terremoto del 19 de septiembre de 1985 a las 7:19 de la mañana los capitalinos se despertaron. El gobierno se quedó pasmado, pues los escombros de los edificios caídos evidenciaron la corrupción con la que había actuado durante décadas. Ante la inacción de las autoridades, las personas se hicieron cargo de reconstruir la ciudad y empezaron a cuestionarse el control y el clientelismo con el que actuaba el Partido de la Revolución Institucional —el PRI—, que había gobernado el país y la ciudad durante 60 años.

Conscientes de su poder, los capitalinos exigieron la democratización de su gobierno.

Así fue como en 1997 los ciudadanos de la capital eligieron a Cuauhtémoc Cárdenas como su jefe de Gobierno y lo fue con un nuevo partido: el Partido de la Revolución Democrática —el PRD—.

Cárdenas no fue solo el primer gobernante elegido democráticamente, también fue el primer gobernante de izquierda.

Así como Lázaro Cárdenas quiso recuperar al país luego de la Revolución, su hijo quiso recuperar Ciudad de México de la contaminación provocada por la

industrialización —impulsada 50 años antes por su padre— y por el uso irracional del automóvil particular. En su programa de gobierno “Una ciudad para todos” señaló la importancia de invertir en un transporte público limpio para lograrlo.

El objetivo no era menor: en 1992 la ONU designó a Ciudad de México como la más contaminada del mundo.

La contaminación era tanta en ese momento, que en una crónica publicada el 22 de febrero de ese año en *The New York Times*, el periodista estadounidense Tim Golden relata que tan solo en una semana hubo cuatro días de contingencias ambientales. La crisis fue tal que: “los autos del gobierno no salieron a las calles, los niños se quedaron en sus casas y las fábricas que aún existían en la ciudad pararon sus operaciones”. Ese mismo año hubo solo 65 días en los que el ozono no excedió los niveles aceptables, de acuerdo con una nota de *Los Angeles Times* publicada el 26 de junio de 1996. Entonces Ciudad de México seguía siendo la más contaminada, ya no solo lo decía la ONU, también la Organización Mundial de la Salud y Greenpeace.

“Para reducir el consumo de energéticos, la contaminación atmosférica y minimizar la pérdida de tiempo, debemos avanzar hacia un sistema integrado y eficiente de transporte público. Solo así podrá reducirse el uso irracional del automóvil privado”.

Decía Cárdenas. Su sucesor, Andrés Manuel López Obrador, aprovechó el ánimo de la transición democrática, facilitó la inversión privada y mejoró el espacio público del Centro Histórico y Paseo de la Reforma, zonas históricas que fueron abandonadas luego del terremoto de 1985 y que ahora son dignas de una postal fotográfica. Además revolucionó el transporte público de Ciudad de México con la implementación del Metrobús, que tiene un carril exclusivo y que por primera vez dio a los capitalinos un transporte público digno, limpio y con paradas establecidas; reemplazando el desorden, la inseguridad y el desperdicio de recursos de los microbuses.

El proyecto fue continuado por Marcelo Ebrard, jefe de Gobierno del Distrito Federal de 2006 a 2012. En una ciudad saturada de automovilistas que no respetan los límites de velocidad, los altos, ni a los peatones, ser ciclista resultaba impensable. Ebrard demostró lo contrario. Primero cedió los carriles de Paseo de la Reforma las mañanas de todos los domingos para que cualquiera pudiera andar en bicicleta. Se trató del programa Muévete en Bici, inaugurado en 2007. Tres años más tarde instaló el primer sistema de bicicletas compartidas en América Latina: Ecobici, inaugurado en febrero de 2010. Y cerró su administración con 40 kilómetros de ciclovías.

Por primera vez el diseño urbano en Ciudad de México comenzaba a centrarse en las personas.

Esto fue resultado de la colaboración del gobierno de Ebrard con el arquitecto danés Jan Gehl, que desde 1960 impulsa un diseño urbano que privilegie la dimensión humana y no la de los vehículos motorizados. En paralelo, Ebrard colaboró con la academia mexicana para continuar con el rescate del espacio público: el encargado fue el arquitecto Felipe Leal, egresado de la UNAM y dos veces director de la Facultad de Arquitectura de esta universidad.

Juntos, Ebrard y Leal sacaron los autos de Madero y lograron que en 2010 se convirtiera en la calle peatonal más importante de la ciudad. Además rehabilitaron el Monumento a la Revolución y la Alameda Central, consolidando un corredor continuo para el peatón que va desde Paseo de la Reforma y termina en el Zócalo. Dos años más tarde lograron que por primera vez, como sucede en otras ciudades del mundo, el aeropuerto estuviera conectado con la zona centro de la ciudad a través del transporte público, gracias a una nueva línea del Metrobús. Esto se trató de un proyecto integral que no solo contempló una mejora de la movilidad, también fue una rehabilitación del espacio público: mejoró las banquetas, los pasos peatonales y el paisaje de la zona por donde pasan los autobuses y, por si no fuera suficiente, también funciona como recorrido turístico por el Centro Histórico y el Monumento a la Revolución.

Y todo gracias al diseño urbano.

Pero no ha sido suficiente.

Si a nivel local, el gobierno del Distrito Federal se sumó al doble festejo por el Bicentenario de la Independencia y el Centenario de la Revolución con la recuperación de los espacios públicos más emblemáticos de la ciudad, el proyecto del gobierno federal no aportó nada a nadie. El entonces presidente de México era Felipe Calderón y convocó a un concurso para realizar otro monumento conmemorativo, a pesar de que Leal (que estaba a cargo del proyecto de rehabilitación del Monumento a la Revolución) le aconsejó que no era necesario construir algo más, pues ambos hitos históricos ya contaban con uno y solo era necesario actualizarlo. Así se fundió la Estela de Luz, que ha sido uno de los proyectos más polémicos de los últimos años por: 1) su elevado costo: mil 304 millones de pesos que corresponden a recursos públicos y a 300% más del costo inicial, estimado en 398 millones de pesos; 2) su inauguración retrasada: estaba pensada para septiembre de 2010 y fue 15 meses después; y 3) su disfuncionalidad: su mantenimiento es costoso (2.5 millones de pesos al año) y dejó fuera propuestas que contemplaban un espacio para el peatón que, hasta el momento, se ve obligado a cruzar hasta que se junte un grupo de personas o cuando no sortea automóviles que van a toda velocidad a falta de un cruce adecuado en la intersección de Reforma y Circuito Interior, donde se ubica la también llamada Estela de la Corrupción.

Pero no solo el gobierno federal tuvo desaciertos en sus propuestas para el desarrollo urbano de Ciudad de México en los últimos años, también los gobiernos locales lo pudieron haber hecho mejor.

Antes del Metrobús, la primera gran obra de AMLO fue para los autos, donde se trasladan —sobre todo— los que tienen más ingresos; se trató del segundo piso del Periférico, que costó seis veces más que este transporte público (4 mil 407 millones

de pesos contra 700 millones de pesos, ambos provenientes de recursos públicos). Mientras que la Línea 12 del Metro, que Ebrard inauguró en octubre de 2012 a dos meses de concluir su administración, presentó fallas al poco tiempo de empezar a funcionar: las reparaciones costaron más de 200 millones de pesos y más de la mitad de sus estaciones (11 de 21) estuvieron inservibles durante 20 meses.

Con Miguel Ángel Mancera, el siguiente jefe de Gobierno de 2012 a 2018, las cosas no fueron mejores.

Aunque durante su gobierno se aprobó la Reforma Política de 2015, con la que el Distrito Federal se convirtió formalmente en Ciudad de México, para los *traficalinos* no dejó de ser el Defectuoso, *Mexico Shitty*, la Apocalíptica, el Defecante, el Detritus Defecal, el Defecadero de México, el Pinche Distrito. Si Mancera quiso hacer algo para cambiar esto, su estrategia fue como meter el polvo que se ha barrido por debajo de la alfombra: cambió el diseño urbano por el diseño gráfico para reducir esta Ciudad de México a cuatro letras: CDMX.

Y no solo redujo el nombre de la ciudad, también redujo las posibilidades de mejorarla. En lugar de llevar a cabo un proyecto de ciudad, echó mano del *city marketing*, que consiste en utilizar estrategias del mercado para maquillar a la ciudad y ofrecerla como si se tratara de un par de zapatos o una automóvil último modelo, de acuerdo con el sociólogo chileno Ricardo Greene.

Lo que sí infló fueron los presupuestos públicos para promocionar estas cuatro letras y las imprimió sobre un globo aerostático rosa que en 2015 mandó volar por Estados Unidos, Canadá y hasta por Europa. Tan solo esta aeronave costó 2 millones de pesos, sin contar los gastos para su traslado. ¿Alguna vez se ha visto un globo aerostático con la forma de la torre Eiffel, un Big Ben o una Estatua de la Libertad volando por Ciudad de México? Esto no ha pasado nunca. A pesar de estos esfuerzos desorientados y recursos malgastados, esta ciudad no tiene un símbolo con el que se identifique en el imaginario mundial. Ni mucho menos ha logrado el número de turistas

de París, Londres y Nueva York, que durante décadas han sido de las ciudades más visitadas del mundo y no tienen que recurrir a este tipo de estrategias.

En lugar de tratar a la ciudad como un lugar con habitantes necesitados de mayor seguridad, mejores opciones de transporte y un ambiente más limpio, Mancera trató a la ciudad como si fuera un producto que hay que promocionar para que sea muy vendido: incluso convirtió a CDMX en marca registrada ante el Instituto Mexicano de Propiedad Intelectual en 2014. Un año más tarde, la ciudad tendría su mayor pico de manifestaciones para construir centros comerciales en 10 años (fueron 19: casi el doble que en 2013 cuando fueron 10); dos años más tarde tendría su peor crisis ambiental en 14 años (se registraron 194 puntos IMECA y el valor límite es de 100), y tres años más tarde tendría su peor crisis de seguridad en 20 años (le entregaron el sexenio con 779 homicidios dolosos y en 2017 se registraron 1,085).

A AMLO, Ebrard y Mancera se les reprocha lo mismo: sus intervenciones se concentraron en la ciudad central, específicamente en las alcaldías Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo, en esta última el metro cuadrado es el más caro de la ciudad (en la colonia Polanco vale 100 mil pesos o 10 veces un salario mensual promedio). Con esto los tres alcaldes de izquierda del PRD acentuaron aún más las desigualdades sociales, pues desde que esta ciudad comenzó a urbanizarse, los menos favorecidos fueron desplazados a las zonas del extrarradio.

“Está muy bien lo que se hizo en estas alcaldías, pero eso es solo un 5% de las posibilidades que hay”.

Dice Alberto Kalach. Este arquitecto mexicano, harto de la apatía de los políticos y de un sector de la ciudadanía, decidió abandonar desde hace cinco años un proyecto integral que trabajó hace 20 para ofrecer un aeropuerto a Ciudad de México y, a su vez, rescatar el lago de Texcoco y convertir en un litoral con parques lineales, servicios públicos y viviendas dignas a la zona oriente, que ha permanecido en el olvido desde hace casi 70 años cuando comenzó a poblarse.

Hoy Ciudad de México se encuentra entre las ciudades con peor calidad de vida: ocupa el puesto 129 de entre 231 metrópolis evaluadas por la consultora Mercer en 2019, que entre sus factores para calificar a las urbes considera el tránsito automovilístico, el transporte y los servicios públicos, la contaminación y la criminalidad. Una ciudad donde 8 de cada 10 habitantes se sienten inseguros, donde apenas tenemos 20 días al año de buena calidad del aire, donde algunas alcaldías apenas tienen 3.1 metros cuadrados de áreas verdes por habitante (mientras la OMS recomienda tener 9), donde los autos no avanzan a más de 6 kilómetros por hora y donde no cabemos en el transporte público, ¿podría lograr una calificación más alta?

Y a pesar de esto, la primera propuesta de Claudia Sheinbaum, —la actual jefa de Gobierno “de izquierda”, la “científica y ambientalista”, la de “la cuarta transformación”, la de “la ciudad de la innovación y la esperanza”—, fue, otra vez, el diseño gráfico en lugar del urbano. En agosto de 2018, tan solo un mes después de saber que había triunfado en las elecciones, convocó a un concurso para que “los habitantes de Ciudad de México” diseñaran el nuevo logotipo de Ciudad de México, una iniciativa que a todas luces apuntó más a una estrategia para borrar la huella de Mancera y su CDMX.

Desde la banqueta

Con Sheinbaum ha ido Pilar para encontrar alguna respuesta, pero tampoco tuvo suerte.

“Me mandaron con la procuradora Ernestina Godoy, de hecho hasta me mandaron de regreso al búnker, con chofer y todo, me dijeron que yo necesitaba ayuda psicológica. Esto fue el 10 de febrero. Jamás me hablaron”.

Si encuentran a la culpable, Pilar y Roberto quieren que vaya a la cárcel. De acuerdo con un abogado que los asesoró, el atropellamiento pasó a ser homicidio culposo porque la conductora huyó. “Si esa persona hubiera hecho las cosas diferentes, si se hubiera detenido, si hubiera auxiliado a mi hija a lo mejor mi pensar sería otro, pero huyó. Con eso demostró que tuvo la culpa”.

—¿Hasta cuándo van a venir a la curva?

—No tenemos un límite.

Dice Roberto, que viste una sudadera con el gorro puesto y lleva una gorra extra, además trae un cubrebocas. “Yo no me disfrazo. Estoy de esta forma porque tengo EPOC. En ocasiones no he venido porque me he sentido mal. La tierra, el humo, el polvo a mí me hacen daño. Alguna vez no he venido por lo mismo”.

El olor a diesel en la curva es fuerte.

Sobre la Calzada México-Xochimilco casi no pasan transportes de carga; el olor debe venir de arriba, del puente de Viaducto Tlalpan, una vía rápida de ocho carriles. De acuerdo con el *Health Institute Effects*, la mayor contaminación generada por vehículos automotores se encuentra de 300 a 500 metros de las avenidas principales. Y es que el diseño urbano centrado en el automóvil no solo provoca muertes por atropellamiento, también provoca enfermedades y muertes por contaminación ambiental.

En 2016, el entonces secretario de Salud de Ciudad de México, Armando Ahued, informó que durante 2014 y 2015 murieron 1,200 personas en la ciudad por contaminación ambiental. Estas cifras tampoco son exactas porque cuando un paciente llega al hospital o muere, su padecimiento no se asocia a la contaminación ambiental, sino a la enfermedad que se provocó o agravó por esta, además de que los estudios para conocer su impacto en la salud pública solo se han realizado a nivel internacional porque son muy costosos.

Hay una certeza: Ciudad de México tiene problemas urbanos que la rebasan y ya no se sabe por dónde empezar a solucionarlos. El automóvil es el ganador en el espacio público, mientras que los perdedores son los peatones y los ciclistas. Sí, hay mucho que trabajar en otras partes de la ciudad y quizá valdría la pena voltear a ver el diseño urbano que se ha realizado en la alcaldía Cuauhtémoc, pues en las últimas dos décadas el número de personas que utiliza la bicicleta para transportarse aumentó, los niveles de seguridad incrementaron luego de la rehabilitación del espacio público de una parte de la zona central y las personas ocupan más las calles, sobre todo las que ahora son peatonales.

Si todos los problemas son ocasionados por un mal diseño urbano, también pueden solucionarse al invertir la ecuación: con un buen diseño urbano. Algunos dicen que es imposible, entonces, ¿cómo cambiarlo?

“Todo sirve. La ciudad rica es la que es compleja: la que acepta que tú puedas ir a pie y caminar a gusto. Si además tienes un buen Metro, vas a tener esa opción. Y que haya taxis decentes, educados, que no te asalten. ¿Y que pueda haber Uber? Claro que sí. Y al mismo tiempo que haya transporte de superficie. Si es eléctrico, mejor. O que puedas ir en bicicleta hasta el Metro y sabes que en ese momento va a salir un tren que te lleva hasta la TAPO para tomar un camión o un tren a donde sea”.

Dice Miquel Adrià, arquitecto barcelonés y director editorial de la revista *Arquine*. Pero aclara que todo sirve siempre y cuando se haga bien, si se se cuidan los presupuestos, si se hace con una ejecución cuidadosa. Y está seguro de algo: “Lo que hay que privilegiar es la banqueta, es lo primero en lo que hay que invertir. La banqueta es el lugar más importante de la ciudad. Si tú tienes una buena banqueta, vas a poder caminar y hasta la abuelita con una silla de ruedas también la va a poder usar”.

Desde esa banquetta mal hecha y ese cruce peatonal al sur de la ciudad, Roberto, con los ojos húmedos, reafirma que no tiene límites: “Mientras yo pueda voy a estar aquí diario diario diario. No es de que tres meses y ya. No no no. Vamos a estar hasta que se encuentre algo, hasta que tengamos indicios de la situación”.

Capítulo 2

Una mejor ciudad sí es posible, ya ocurrió aquí

El Centro Histórico estaba muerto

El Centro Histórico estaba muerto. Tráfico de drogas. Asaltos. Prostitución. Basura. Alcoholismo. Inseguridad. Piratería. Falsificación. Marchas. Malos olores. Falta de iluminación. Despoblamiento. Abandono. De esto había tanto que en 50 años perdió más de la mitad de su población: en 1950 tenía 400 mil habitantes, en 2000 apenas llegaba a 150 mil.

Nadie quería ir ahí. Nadie quería vivir ahí. Nadie podía estar ahí.

“Está hecho una porquería”, le dijo María Félix a Verónica Castro en una entrevista en 1991. “Atrás de la Catedral apesta a orines”, se quejaría después con Jacobo Zabłudowsky.

Esa calle atrás de Catedral se llama República de Guatemala, donde también “el olor a cemento es hasta agresivo”, relata el periodista Jorge Carrasco en un reportaje que tituló “El delito: Rey en el Centro Histórico”, publicado en el diario Reforma en 1994. En uno de sus pasajes describe que en esa calle había una vecindad donde, se presumía, vivían varios delincuentes. Un mes antes de escribir ese texto, hubo un enfrentamiento a plena luz del día con policías, en el que una persona que pasaba por ahí fue herida con un disparo.

“El Centro Histórico es un lugar peligroso: evita tomar taxis”, le aconsejaron a Mary Domínguez en 1998. Ella venía a la ciudad desde Hidalgo y contó a Reforma, el 12 de enero de ese año, que sus familiares le recomendaron extremar precauciones al acudir ahí.

En la zona conocida como el primer cuadro de la ciudad, porque justo ahí se fundó Ciudad de México hace 800 años, prevalecía la prostitución, el tráfico de drogas y el alcoholismo. Para mediados de la década de los 90, gran parte de los establecimientos conocidos como de “giro negro”, donde se fomentaba todo lo anterior, se concentraban ahí: en esa área de solo 3 kilómetros cuadrados había 536 bares, cantinas, cervecerías y cabarets: 1 cada 5 metros cuadrados.

“Se ha convertido en una de las zonas rojas de la ciudad”.

Decía René Coulomb, director del Fideicomiso para el Centro Histórico de Ciudad de México, en 2000. El lugar más importante de la capital del país abrió el nuevo milenio con una cifra de 16 delitos al día: del 5 de diciembre de 1999 al 4 de diciembre de 2000 se registraron 5 mil 851 casos. En un área de tan solo 10 kilómetros se cometían 5% de los delitos ocurridos en toda la ciudad (120 mil 330 al año), que mide casi 1,500 kilómetros cuadrados. Tres días antes de este corte de datos realizado por la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, el 1 de diciembre, Andrés Manuel López Obrador asumió la jefatura de Gobierno de la ciudad.

Incluso entonces solamente 31 mil personas habitaban el Perímetro A del Centro Histórico: área delimitada por las calles de Tacuba, Venustiano Carranza, el Zócalo y el Eje Central Lázaro Cárdenas; la misma área donde, a inicios del siglo XX, vivían más de 200 mil personas y donde, en solo 3 kilómetros, se concentran poco menos de 3 mil monumentos y edificios históricos como el Banco de México, el Palacio de Correos y la Torre Latinoamericana. “Por muchos años, el Centro Histórico lució como una bodega decadente en una zona de desastre”, relata la periodista Laura Castellanos en una crónica publicada en el periódico *El Universal* en 2004.

Seis meses después de que López Obrador iniciara su administración, se le acercó Carlos Slim, que entonces era el hombre más rico solo de Latinoamérica —y no el quinto del mundo, como es ahora—, para proponerle un plan de seguridad pública para recuperar el Centro Histórico. Cámaras de vigilancia, nuevas unidades policiacas

y mejores salarios y entrenamientos para los policías fueron parte de esta estrategia, pero no fue suficiente. Mientras los delitos descendieron 10% en la ciudad al año siguiente (se registraron 108 mil 418), en el Centro Histórico subieron 30%: 2001 cerró con una cifra de 21 al día, 5 más que el año pasado.

Era necesario atacar por otro frente que no implicaba la más sofisticada tecnología policiaca, sino que requería volver a lo que ha sido siempre: la convivencia en la calle. Pero hacía falta algo que la propiciara: el diseño urbano.

“Madero es la entrada principal del Centro Histórico y además tiene toda la historia de México: es la calle por donde han circulado Agustín de Iturbide, Benito Juárez, Francisco Villa... Pero un domingo caminando por ahí todo estaba muerto: las cortinas de los comercios estaban abajo y de noche nadie lo visitaba porque era muy inseguro. Había alumbrados 1900 que no alumbraban nada. Había postes y otros elementos con los que chocaban los peatones, por lo que se tenían que bajar a caminar al arroyo vehicular. Había una banqueta muy estrecha y los autos dominaban, que nada más cruzaban esa calle porque, un día recorriéndola, nos dimos cuenta de que no había una sola entrada de estacionamiento en siete cuabras. Nos pareció raro. La recorrimos una vez más y lo confirmamos”.

Cuenta Felipe Leal. Así estaba Madero hace más de 10 años, antes de que en esta calle se cerrara el paso a la circulación vehicular y se convirtiera en peatonal en septiembre de 2010.

Donde antes cruzaban 350 mil autos y microbuses ahora caminan hasta 2 millones de personas en época decembrina y 200 mil un fin de semana cualquiera, “dos veces las que caben en el Estadio Azteca”, compara el arquitecto encargado de este proyecto, mientras muestra una foto de Madero repleta de gente: “este es un sábado normal”.

Donde antes había giros negros ahora hay hasta “fruterías gourmet”, como las denomina Leal, “para que las personas que vayan caminando por ahí consuman algo

sano, ya no consumen solo una Coca Cola. Desencadena una serie de efectos positivos”. Librerías. Cafeterías. Heladerías. Tiendas de ropa. Tiendas de abarrotes. Tiendas de productos de belleza. Restaurantes. Ya no hay prostíbulos ni cabarets; ahora los establecimientos están dirigidos para todas las edades.

Donde antes estaba muerto, ahora hay más vida que se prolonga hasta la noche porque hay más seguridad. Madero también destaca por su amplia oferta de bares dirigida sobre todo para los jóvenes. Además el movimiento también extiende su horario gracias a los comercios que activan las plantas bajas: de día están abiertos y de noche permanecen con sus aparadores encendidos. Eso es la porosidad en la arquitectura: que un lugar, aunque sea de consumo, cumpla con una función social como permitir a las personas sentirse seguras al pasar a cualquier hora gracias a su iluminación. “Que los elementos constructivos sean lámparas urbanas para hacer una ciudad más extrovertida”.

Una investigación del Grupo de Liderazgo Climático C40, publicada en noviembre de 2016, encontró que antes de la peatonalización se reportaban entre 80 y 90 crímenes al año en esta calle, después se redujeron a seis. Además ese año, la delegación Cuauhtémoc, donde se encuentra esta calle, fue la segunda demarcación (después de Coyoacán) donde más se redujeron los delitos.

“¿Quién va a querer venir a comprar una joya caminando?”. “¿Cómo van a venir los huéspedes sin bajarse de un auto con sus maletas?”. “¿Cómo va a pasar el autobús?”. Eran las resistencias que escuchaba Leal por parte de los comerciantes al conocer el proyecto de peatonalización. “Ahora están felices: los propietarios lo rentan al triple, los comerciantes venden al triple, la cantidad de visitantes aumentó al triple”.

En 2006 la afluencia diaria promedio en el Centro Histórico era de 800 mil personas, en la época decembrina de 2013 fue de 2 millones 500 mil.

Contrario a lo que se piensa, cuando un lugar se vuelve peatonal, eleva su valor. Los establecimientos no solo activan las calles, la relación es de reciprocidad: la peatonalización también ordena los comercios. Estas intervenciones han convertido a Madero en la calle con el suelo más caro de la ciudad: que va desde 60 hasta 110 dólares por metro cuadrado, de acuerdo con la firma de servicios inmobiliarios Cushman & Wakefield. Este precio es similar al de Avenida Presidente Masaryk, ubicada en la colonia Polanco, donde se encuentran las boutiques de las firmas internacionales más prestigiosas y algunos de los restaurantes catalogados como los mejores del mundo.

Esta transformación arquitectónica también cambió la manera de vivir el Centro Histórico, tanto para los habitantes de Ciudad de México como para los turistas nacionales e internacionales, luego de décadas de caos y desorden. Eso de que:

“Desde las diez ya no hay donde parar el coche
ni un ruletero que lo quiera a uno llevar.
Llegar al centro atravesarlo es un desmoche
un hormiguero no tiene tanto animal”

Eso que cantaba en 1959 el compositor mexicano Chava Flores, nacido en el barrio de La Merced, no sucedió más.

Ahora para atravesar el centro no hace falta un automóvil, se puede hacer caminando.

Si Mary Domínguez, la chica de Hidalgo a la que su familia recomendaba tomar precauciones al ir al Centro Histórico, volvió después de esta peatonalización, seguramente ya no tuvo que cuidarse tanto de la inseguridad ni necesitó tomar un taxi para andar por ahí. Esto gracias al diseño urbano que potenció lo caminable, la seguridad y el atractivo visual de una zona llena de comercios plurales, edificios y monumentos históricos.

Además de cerrar la circulación a los vehículos, en Madero se eliminó cualquier elemento que representara un obstáculo al caminar: los alumbrados 1900 que tienen una base muy amplia pero luz reducida fueron reemplazados por 130 postes de luz de estructura fina y de basta iluminación; fueron instaladas 12 bancas y tres puestos de periódicos a lo largo de las siete cuadras; el suelo gris se cambió por uno blanco para darle, en palabras de Leal, un toque más contemporáneo y de luminosidad para que las nuevas generaciones vieran que sí se había intervenido esa calle. Las guarniciones de la banqueta (que es el escalón que la eleva sobre el arroyo vehicular) se eliminaron para que el paseo sea continuo para el peatón. Y para cualquiera que quiera andar por ahí: la superficie uniforme le brinda accesibilidad universal. Incluso cuando fue reabierta, en el cruce con Eje Central (avenida donde inicia Madero) había un módulo de préstamo de sillas de ruedas.

“Como hacían falta espacios públicos, obtuvimos esta respuesta. Las personas prefieren circular donde no hay autos para hacerlo libremente. No estar escuchando el claxon, el sonido del motor y respirando contaminantes”.

Dice Leal. Más aún, esta calle es parte de todo un eje peatonal continuo de cinco kilómetros que está conectado con los espacios públicos más importantes de la ciudad: viene desde Paseo de la Reforma, pasa por el Monumento a la Revolución, Avenida Juárez, la Alameda Central y termina en el Zócalo.

Madero no solo fue causa, también fue consecuencia. No fue la primera calle peatonal de Ciudad de México. Esta se logró seis años antes, en la misma zona. Gante y Filomeno Mata —que al caso son la misma vía, solo cambian de nombre al dividirse por Madero— existen para el paso peatonal exclusivo desde septiembre de 2004. En esta calle ocurrió lo mismo que en la vía que las divide: donde ahora hay jóvenes, familias y turistas comiendo en las terrazas de los restaurantes, cafeterías y bares, antes había autos estacionados, giros negros y tiendas de numismática. Esto fue parte del Programa de Rehabilitación del Centro Histórico, que arrancó en marzo de 2002.

Pero este tampoco fue el primer esfuerzo por rescatar la zona, las propuestas se han hecho desde hace casi 70 años.

Ernesto P. Uruchurtu gobernó Ciudad de México de 1952 a 1966. Para abrir paso al automóvil destruyó decenas de viviendas y edificios coloniales: donde ahora corre la avenida Izazaga antes había un barrio entero que se llamaba San Miguel Arcángel. Hoy solo queda la iglesia que lleva el mismo nombre en la calle de San Jerónimo. Tan solo para ampliar el Paseo de la Reforma en 1963, desapareció parte del Barrio de Santa María la Redonda y de las colonias Guerrero y Tlatelolco por el norte, y hacia el sur destruyó el entonces barrio de San Fernando, que se ubicaba en donde hoy están las avenidas Juárez, Hidalgo, Balderas y Rosales. En esta invasión vial el turno le seguía a las calles de Tacuba y Guatemala.

Alguien tenía que frenarlo.

Arquitectos. Urbanistas. Periodistas. Intelectuales. Académicos. Todos ellos expresaron su inconformidad ante esta masacre del patrimonio inmobiliario del centro de la ciudad a favor del automóvil. Así, en 1964 José Iturriaga presentó el primer plan integral de rescate del Centro Histórico. Desde hace más de 50 años este historiador ya apuntaba que en “la gran zona urbana” (como denominaba al primer cuadro de la ciudad) debían erradicarse “el tránsito de vehículos automotores, los tranvías, el ruido, el monóxido de carbono, la mugre, la incuria”. Pero sucedió todo lo contrario.

Si algo fue expulsado de la zona central no fue el automóvil, fue la gente.

Mientras se destinaba más espacio para los vehículos automotores a costa de la memoria de la ciudad, la población vio destruidas sus viviendas y caía en picada década tras década: en 1950 vivían 400 mil personas y para 1960 disminuyó a 350 mil.

Las personas también dejaron de vivir en el Centro Histórico por el esquema de rentas congeladas que el presidente Manuel Ávila Camacho implementó en 1944, ante el inminente impacto económico que representaba la entrada de México a la Segunda Guerra Mundial. Si su intención fue proteger a los que vivían ahí, en realidad los dejó desprotegidos ante el deterioro de los inmuebles, ocasionado por el desinterés de los dueños que dejaron de invertir en su mantenimiento ante la imposibilidad de elevar las rentas.

Por si esto no fuera suficiente, en 1952 la salida del Barrio Universitario hacia Ciudad Universitaria en el Pedregal aportó a esta decadencia. Restaurantes. Cafés. Bares. Cantinas. Hoteles. Sus propietarios los abandonaron y otros los ocuparon con comercios, talleres y bodegas, sin mantener su cuidado, lo que agravó aún más su desgaste, su atractivo visual y la posibilidad de habitarlo. Aunque el mayor éxodo ocurriría un par de décadas después.

A las 7:19 de la mañana del jueves 19 de septiembre de 1985 ocurrió el terremoto más fuerte y mortal en la historia contemporánea de México. La magnitud fue de 8.1 grados en la escala de Richter y su epicentro se ubicó en el Océano Pacífico, frente a las costas de Michoacán, estado ubicado al sur del país. La energía liberada durante ese movimiento fue tanta, que puede equipararse a la de todos los temblores que ocurren en el mundo en todo un año. En todo el Distrito Federal colapsaron 292 edificios, de los que 82 se encontraban solo en el Centro Histórico. La zona quedó tan devastada, que entre 1970 y 1995 perdió 118 mil 609 habitantes, y los pocos que quedaban padecían la insuficiencia de servicios públicos como el drenaje y la electricidad porque, aunque había infraestructura, ya era obsoleta.

Y no solo salieron las personas, también las actividades económicas y comerciales.

“El vigor del Centro me seduce. La velocidad con la que las cosas acontecen, el olor a nuevo, la sensación de estar realmente vivo”, escribió Luis Barragán en una de sus cartas en 1933. Así percibía este lugar uno de los arquitectos mexicanos más

importantes del siglo pasado: es el único mexicano que ha recibido el Pritzker, el premio más importante de arquitectura; lo ganó en 1980. Barragán nació en Guadalajara en 1902 y para 1930 ya había visto la belleza de los espacios públicos de Granada, de las ciudades italianas y de la costa del Mediterráneo. Aun así los del Centro Histórico de Ciudad de México no dejaron de cautivarlo.

En un texto publicado en *Reforma* en 1994, el arquitecto Alejandro Sánchez recuerda escuchar la frase “¡Voy al Centro!” hasta los 60, cuando sus padres iban ahí a hacer “cosas importantes”: pagar impuestos, atender un trámite administrativo, consultar a un profesional, comprar un producto específico o conseguir los mejores precios en las más surtidas tiendas.

La historiadora Judith de la Torre Rendón explica en su texto de 2006, “La Ciudad de México en los albores del siglo XX”, que el Centro Histórico “era el sitio por excelencia para realizar actos de sociabilidad, desde caminar y comprar, hasta comer y beber en restaurantes, cafeterías y neverías. Además había otras razones para regresar ahí con frecuencia: los estudios fotográficos, servicios como correspondencia y telegrafía”.

Comercios. Tiendas departamentales. Casas matrices de bancos. Oficinas de gobierno. Oficinas de empresas internacionales. Oficinas. Si desde 1950 comenzaron a desplazarse hacia Paseo de la Reforma y la Avenida Insurgentes, luego del terremoto de 1985 se expandieron fuera de la zona central donde, de 762 inmuebles dañados de cinco o más pisos, 700 se localizaron aquí, según datos del cronista Héctor Manuel Romero. Al Centro Histórico todavía le quedaban 1,500 edificios catalogados por el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) y por eso desde el 11 de diciembre de 1987 fue declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO.

“Patrimonio de la humanidad es preservar y usar bien”.

Define Leal. Pero esto no concordaba con lo que ocurría en el primer lugar de Ciudad de México que recibía esta declaración, que se encontraba cada vez más en decadencia. Cuando las cosas parecían que no podían estar peor, casi una década más tarde llegó la crisis económica de 1994.

Entonces el comercio formal fue reemplazado —aún más— por el informal en la vía pública. Entre 1995 y 2003, el número de personas que se dedicaban a esto en el Centro Histórico se duplicó. La informalidad trajo consigo el abandono, la inseguridad, la falta de higiene, el deterioro y la violencia. Poco a poco el Centro Histórico se convirtió en un lugar donde los habitantes de la capital no podían vivir ni estar: aunque en el día llegaban a pasar hasta un millón de personas, de noche se convertía en un territorio desolado.

Nadie quería ir ahí. Nadie quería vivir ahí. Nadie podía estar ahí.

La rehabilitación

El 15 de agosto de 2001 se formó el Consejo Consultivo del Centro Histórico. Lo conformaron Carlos Monsiváis, Guillermo de Tovar y de Teresa, Rosario Robles, Felipe Leal, Pedro Ramírez Vázquez, Ricardo Legorreta, Teodoro González de León, Jacobo Zabludowsky, Juan Ramón de la Fuente, Ángeles Mastretta, Miguel León Portilla, Vicente Fox, Andrés Manuel López Obrador y otras 112 personas. Más Slim y mil millones de pesos. Esto fue lo que marcó la diferencia entre las propuestas anteriores que se quedaron en intentos y esta que sí se llevó a cabo: la inversión privada.

“El Centro Histórico será un paraíso fiscal”.

Dijo López Obrador. Y sí que lo fue. El 8 de octubre de 2001 anunció la creación de una ventanilla única de trámites para los inversionistas que quisieran realizar proyectos de rehabilitación urbana ahí. A cambio ofreció deducción inmediata, hasta

100% de descuento en Impuestos Sobre la Renta y 2% sobre nómina y condonación durante cinco años en el pago del predial.

Con este dinero privado se rescató —una parte de— lo público.

La rehabilitación del Centro Histórico arrancó en marzo de 2002, con Enrique Cervantes Sánchez como arquitecto en jefe. “Ha enseñado de planificación urbana, de la recuperación de las ciudades, de su patrimonio arquitectónico, urbanístico y cultural ante las catástrofes, y la importancia de pensar en el cuidado de las poblaciones y su patrimonio”.

Dijo Diego Prieto, director del INAH, sobre Cervantes Sánchez en un homenaje que le realizaron en 2017 a sus 94 años. Cervantes fue elegido como el coordinador porque tiene muy presente la importancia de los edificios y los espacios históricos para las ciudades y sus habitantes, algo con lo que estuvo en contacto desde su infancia. Fueron las casas construidas durante el porfiriato en la colonia Santa María la Ribera, donde vivió desde niño (nació en 1923), fueron los recorridos por ciudades coloniales y prehispánicas, fueron las fotografías que tomaba con su hermano, con el que no le importaba cargar un cajón grande y un tripié en todos sus viajes para hacerlo, fueron las conversaciones que tenía con otras personas de otros lugares sobre su vida y su economía. Por eso garantizó que los trabajos en el Centro Histórico siguieran las disposiciones de la UNESCO: para proteger y recuperar el patrimonio de los habitantes de Ciudad de México. Así restauró más de 800 edificios de valor histórico en 34 manzanas a lo largo de 16 calles. Donceles. Tacuba. 5 de Mayo. Motolinia. Bolívar. Allende. Gante. Filomeno Mata. Xicotécatl. Madero. 16 de Septiembre. Venustiano Carranza. Isabel la Católica. Palma. 5 de febrero. Guatemala. De ahí limpiaron, pintaron y repararon las fachadas, además les instalaron luces. Las banquetas se ampliaron, se remozaron y se retiraron todos los obstáculos, sobre todo los postes de luz y telefonía. Pasa desapercibido, pero el centro es de las pocas zonas de la ciudad donde el cableado es subterráneo y no existen más esos postes que, además de ser elementos agresivos para el paisaje urbano, estorban en el

camino de peatones y de personas con movilidad reducida, y representan un riesgo sobre todo en un lugar con alta sismicidad como este.

Y entonces comenzaron a llegar las personas.

“¿Por qué invierte el gobierno en inmuebles privados?”, le preguntaron en 2002 en una entrevista para *Proceso* al historiador Guillermo Tovar de Teresa. “Así se hace en otras ciudades del mundo para iniciar su rescate”, respondió. Y sí, dice el arquitecto Mauricio Rocha que el compromiso de la arquitectura es crear espacios públicos en espacios privados. Precisamente la gente comenzó a ir más al Centro Histórico y en horarios más prolongados hasta la noche porque los edificios fueron iluminados y ahora funcionan como lámparas urbanas. Además, el nivel de actividad delante de una fachada activa y atractiva es hasta siete veces más intenso que el registrado frente a una pasiva. Así lo demostró un estudio realizado en 2003 en las calles de Copenhague, como menciona Jan Gehl en su libro *Ciudades para la gente*. La inversión pública y privada es una forma de asegurarse de que eso ocurra. También cobrar un alquiler menor en los comercios ubicados en estos sectores, “los ingresos pueden compensarse mediante otros proyectos inmobiliarios o con las ventas que seguramente aumentarán porque la zona se volverá popular y tendrá mucho movimiento de personas”.

Dice Gehl. “¿Por qué no les interesan las personas?”, le preguntó la psicóloga Ingrid Gehl a su esposo, este arquitecto danés. Era 1960 y estaba recién graduado de la Real Academia de Bellas Artes de Dinamarca. Entonces a los arquitectos se les enseñaba que la modernidad era construir nuevos espacios y edificios, vivir en la periferia y moverse en automóvil por el centro lleno de grandes vialidades. Así era la filosofía del Movimiento Moderno arquitectónico. “Dentro de este período también surgieron los planificadores de tránsito, que irrumpieron con ideas y teorías que aseguraban las mejores condiciones urbanas posibles... para los automóviles”, escribe en el prólogo de *Ciudades para la gente*. Por eso la pregunta que su esposa le hizo en medio de las conversaciones que tenía con sus amigos, también

arquitectos, fue tan conveniente. Incluso se dieron cuenta de que los edificios se retrataban antes de ser inaugurados o de madrugada para que la gente “no estropeará” la foto; se dieron cuenta de que el urbanismo se había separado de las ciencias sociales y de que los arquitectos no relacionaban los edificios y las personas al pensar la ciudad. Esta relación fue el eje que orientaría todo su trabajo futuro.

Gracias a una beca otorgada por la Real Academia de Bellas Artes de Dinamarca en 1965, pasó cuatro años en Italia investigando junto con Ingrid sobre la interacción entre el espacio público y la vida pública. Ahí observó que las calles no eran solo vías de paso para el automóvil, sino que las personas las ocupaban para ir de un lugar a otro con su propia energía y para quedarse en ellas.

“En Italia no vio pasado, sino futuro”.

Le dice en 2016 la periodista española Anatxu Zabalbeascoa en una entrevista para *El País*. En los 60, otras ciudades en el mundo siguieron el camino engañoso de la modernidad que prometía caminos veloces en amplias autopistas, rascacielos de metal y cristal en el centro de la ciudad y una vida familiar de ensueño en una casa en los suburbios. Esas mismas están ahora atrapadas en un callejón sin salida de autos que no avanzan, aire irrespirable y viviendas apartadas de los centros de trabajo, de las escuelas, de las tiendas. En cambio, en las ciudades de este país al sur de Europa —Roma, por ejemplo— se puede caminar más sin preocuparse de los coches. Al menos en sus centros históricos las calles enteras son para las personas. Su historia, su trazado original y su patrimonio inmobiliario están tan conservados, que es posible encontrarse con los restos de alguna construcción antigua que no necesariamente es un museo de acceso restringido: solo está ahí en el espacio público para que cualquiera pueda encontrarse con ella a cualquier hora del día y ver que en una de sus columnas tiene grabada su fecha: es del siglo II a.C.

Así fue como Gehl se dio cuenta de que las construcciones influyen sobre el comportamiento humano. Si en una ciudad solamente hay edificios y afuera de estos

se encuentran inmediatamente carriles para la circulación vehicular, a las personas no se les antoja (o no pueden) caminar y preferirán subirse a un coche. Esto es usar el espacio público para actividades “necesarias”, como las nombra este arquitecto: trasladarse solo para ir a trabajar, comprar o llegar a cualquier lugar.

Pero si estos edificios extienden su planta baja y se integran con la calle de manera que se vuelve un espacio público con vegetación, bancas para sentarse y una amplia banqueta, entonces:

Caminar, estar y quedarse en el espacio público sí es posible.

Esto es *La vida social entre los edificios*, como tituló su primer libro, publicado en 1971. Entre mejor sea la calidad del espacio público, habrá más niños en juegos infantiles, jóvenes que pasan el rato con sus amigos, viejitas tomando el sol, personas realizando actividades “sociales”, que se combinan para hacer más atractivos los espacios. Para lograrlo, el diseño urbano debe pensarse y construirse bajo este máxima: primero la vida social, luego el espacio público y al final el edificio. Es un orden secuencial que cuando se aplica al revés termina en desorden.

El diseño urbano no se trata solo de construcciones y Gehl lo entendió bien desde hace 50 años: se trata de las personas.

Si ahora no se entiende muy bien esto en México, hace apenas 18 años no se entendía nada.

“Los autos de las oficinas se estacionaban en las aceras, los pavimentos estaban rotos, había charcos, la loseta de Santa Julia estaba resbalosísima y no se cambiaba desde 1968 cuando las Olimpiadas, una reja dividía los dos sentidos de la avenida y no dejaba que los peatones cruzaran, encima los cruceros no estaban balizados, las banquetas tenían la franja amarilla para indicar alta velocidad...”.

Cuenta Leal sobre Paseo de la Reforma. Esta avenida se encontraba en estas condiciones a pesar de que “su trazo original es maravilloso”: tiene un andador (como se le llama en la arquitectura a cualquier espacio peatonal), glorietas con palmeras como remates (es decir, que funcionan como una marca para destacar alguna calle importante o el término de alguna zona y el inicio de otra), arriates con protecciones (la tierra que rodea a un árbol o a cualquier otra vegetación antes de que inicie el concreto) y áreas verdes”.

“Es la avenida más emblemática del país y la columna vertebral de la ciudad: no la podemos imaginar sin ella”. A pesar de que es todo esto, cuenta Leal, estaba deteriorada, dedicada más para los autos que para los peatones; desaprovechada.

Igual que ocurrió en el Centro Histórico, Paseo de la Reforma fue abandonada luego del terremoto de 1985, cuando cayeron nueve edificios tan importantes como esta avenida, entre ellos el Cine Roble (donde está el actual Senado de la República), el edificio de Bonos del Ahorro Nacional (que estaba frente a la Glorieta de Colón) y el Hotel Continental (en el cruce con Insurgentes), donde llegó a hospedarse, cinco meses antes de morir, Marilyn Monroe en 1962. No solo salieron las personas a vivir y trabajar en otras partes de la ciudad, también disminuyeron las inversiones inmobiliarias y la calidad de los servicios públicos. En su lugar, quedaron terrenos baldíos, inseguridad y desorden en el transporte público en el que era el centro financiero, turístico y comercial más importante de la ciudad.

Hace casi 20 años, esta avenida estaba tan abandonada que Leal recuerda cuando un domingo que caminaba, giró en 360 grados y no vio a nadie en la calle.

Hoy Paseo de la Reforma hace honor a su nombre porque eso permite: un verdadero paseo. Incluso al buscarla en Google aparece como visita obligada para los turistas y se recomienda recorrerla a pie. Y lo es —también— gracias al diseño urbano.

En la rehabilitación urbana de Paseo de la Reforma participaron alrededor de 25 profesores y alumnos de la UNAM. Esto fue parte de un acuerdo firmado con el Gobierno del Distrito el 2 de mayo de 2001 para que la Facultad de Arquitectura realizara el Plan Maestro, inserto dentro del Programa de Corredores Turísticos Basílica de Guadalupe-Catedral Metropolitana, Fuente de Petróleos-Centro Histórico, anunciado en marzo de 2001 por Julieta Campos, secretaria de Turismo local, para integrar un proceso urbano de significación las zonas de Reforma y La Villa. El objetivo: rescatar este eje urbano, calificado por el arquitecto Raúl González, miembro del equipo creador del Plan Maestro como “la calle de todos”.

Además del mejoramiento de la imagen urbana, el Plan Maestro cuidó que se respetara el patrimonio arquitectónico. Por eso además de colocar equipamiento urbano, bancas de distintas longitudes y formas, botes de basura, más árboles, más flores, más plantas; también se puso atención en poner concretos precolados de color oxidado. Esto último fue petición del INAH para recuperar la historia de la zona. "Son cosas que no se ven, pero tienen una lógica", dice Leal. Así ocurre en el diseño urbano de calidad: los elementos son sutiles, pero poderosos. Como ocurre con los revos. ¿Conoces esa palabra? Tal vez no, pero seguro has caminado varias veces sobre ellos. Se parecen a los topes, aunque la diferencia es que estos son de mayor tamaño, tienen el centro elevado y llano porque sí cumplen una función para el peatón: son los reductores de velocidad para los autos, que te permiten tener un recorrido a pie continuo sin necesidad de subir y bajar de la banqueta, porque desaparecen la guarnición —el escalón que la separa de la calle— y elevan su nivel. Así, el que tiene que hacer el esfuerzo es el auto porque tiene llantas y no los peatones, que van con sus pies. O con su silla de ruedas, o con una carriola, o con un bastón, o con un...

El diseño urbano es tan poderoso que es también capaz de reinventar el imaginario colectivo de los habitantes de una ciudad. ¿Alguien recuerda a los limpiaparabrisas que antes estaban sobre el camellón central de esta avenida? En su lugar, están los taludes, esas pequeñas pirámides que adornan con flores según la temporada: cempasúchil en Día de Muertos y nochebuenas para Navidad.

“Reforma es un paseo dignísimo de una de las ciudades más grandes del mundo. Es el umbral de la historia de la ciudad”, dice Leal, uno de los arquitectos que logró que esta avenida recuperara su grandeza. Por ahí caminó la emperatriz Carlota con su esposo Maximiliano I, el único monarca que ha tenido México; ahí se colocó el Monumento para celebrar los 100 años de la Independencia del país y por ahí protestaron y protestan —casi a diario— las personas por tantas causas sean posibles.

Lo que pasa ahí todos los domingos hace ver que no solo basta con la tarea del arquitecto para lograr un mejor diseño en el espacio público, sino que también importan los programas que se organizan para activarlos y, como dice Mauricio Rocha, debe lograrse aún con presupuestos limitados. No hizo falta añadir elementos extra a esta avenida, solo cerrar la circulación a los autos, como se hace desde el 13 de mayo de 2007, para que hasta 90 mil personas acudan —aunque sea un día a la semana— a caminar, trotar con carriolas, correr con perros, andar en triciclo, bicicleta, patin, patines, patineta, sillas de ruedas. El Paseo de la Reforma es para todos. Eso lo hace exitoso.

¿Qué otros lugares de Ciudad de México pueden funcionar como un paseo peatonal y ciclista aunque sea solo un día a la semana? ¿Sería posible que solo un día a la semana distintas vías dejen de ser vehiculares para que las personas recorran largas distancias por donde otros días no se atreven a hacerlo a pie o en bicicleta porque les da miedo ser atropelladas? ¿Sería posible que solo un día a la semana pensemos, tengamos, vivamos el espacio de la ciudad para personas y no para autos?

La Revolución que no tenía jóvenes

Es medianoche, es verano y hacen 30 grados. Aun así hay decenas de jóvenes sentados en las bancas y en el suelo. Algunos beben cerveza, otros cantan y tocan la

guitarra; todos disfrutaban. No es un bar, ni una discoteca ni un foro de conciertos. Es la plaza del 2 de mayo en el barrio de Malasaña, en Madrid. Si en Ciudad de México hay un símil de este barrio es la colonia Roma y de la plaza —digamos— que se le parece a la Río de Janeiro. Ahí también es medianoche, también es verano y la única diferencia es que ahí hacen 20 grados. A pesar de esto, solo hay un chico que aprovecha el espacio libre de personas para soltar a su perro y lanzarle la pelota. ¿Por qué si pareciera que ambos sitios son casi iguales, en el primero hay decenas de jóvenes que disfrutaban de estar en la calle y en el segundo no?

“Ciudad de México tiene un número significativo de jóvenes y niños que no se veían por la calle porque no había las condiciones: no era atractivo, no era seguro, no invitaba. Por eso la apuesta fue: hay que hacer una serie de espacios públicos para que los utilicen las nuevas generaciones. Y todos en general”.

Explica Leal. Para este arquitecto, el espacio público es el lugar del encuentro, la convivencia y la celebración. ¿A dónde te vas a festejar que el clima sea formidable? Al espacio público. A pesar de que en Ciudad de México —a menos de que llueva— siempre hay una temperatura propicia para salir y permanecer en la calle, esto casi no ocurría.

Hace apenas 10 años el Monumento a la Revolución era un lugar a la mitad de la nada: 30% de los edificios que lo rodeaban estaban abandonados, había solo dos establecimientos: uno era un restaurante y el otro un Table dance. A pesar de que ya contaban con cuatro carriles para circular, los autos se estacionaban en batería en el espacio sobrante. En cuanto al monumento, su cantera tenía erosión de hace 60 años, la cúpula era el nido de 200 palomas y las escaleras de bronce para llegar ahí estaban oxidadas.

Además de ser la plaza más grande de la ciudad (es más grande que el Zócalo), es una conexión con salidas a dos avenidas importantes: el Paseo de las Capitales que dirige hacia Insurgentes, y el Paseo de la República que dirige hacia Reforma. Por eso

la idea de Leal, que estuvo a cargo de este proyecto, fue rescatar el potencial que tenía este lugar, igual que lo tienen todos los lugares. Para lograrlo, este arquitecto se preguntó: ¿cómo rescatar un monumento simbólico pero también todo el tejido del entorno e invitar a las nuevas generaciones?

Fuentes a ras de suelo, luces que cambian de color y dan seguridad en la noche, suelo uniforme pero con pendientes para patinar, dos carriles menos para los autos y dos más para las personas. Estos elementos son la posibilidad de que “el habitante común tenga una experiencia arquitectónica, estética y espacial”, como dice Leal. Donde antes estaba abandonado, ahora los niños, los jóvenes, cualquiera puede ir ahí a practicar con sus patinetas, a pasear con sus mascotas y a divertirse con otros en los chorros de las fuentes. Esa también es la parte lúdica del espacio público. No se trata de que un monumento esté ahí para admirarlo a la distancia, sino de poder jugar en él. Lo que se deseaba era un espacio público que congregara, que fuera incluyente y que no costara. A un mes de reabrirlo, el 20 de noviembre de 2010, se contaban 11 mil visitantes cada fin de semana y 2 mil entre semana. Esto también lo permite el diseño urbano bien hecho.

Y qué decir del elevador panorámico para subir a la renovada cúpula del monumento. A pesar de que algunos restauradores se opusieron a su instalación porque “atentaba” contra la fachada original del monumento, este elemento garantiza la accesibilidad universal a la cúpula. Si no existiera, alguien que va en silla de ruedas o con bastón no podría disfrutar de la vista aérea, pues hay que subir 300 escalones para llegar ahí. Para Leal, este elemento también es “democratizador del paisaje”. ¿Por qué? Porque muy poca gente se había subido a un elevador panorámico. Fue lo que encontraron al realizar una encuesta antes de emprender este proyecto. Ahora cualquiera puede admirar esta parte de la ciudad desde 60 metros de altura.

“Se dice que antes las ciudades estaban mejor. No. Hoy esta parte está mejor. Antes no había vegetación, no estaban las banderas, ni las bancas. Es pasar del malestar de la ciudad, al bienestar, al goce y a la parte lúdica. Todo esto anima la ciudad y

hace un espacio público con elementos novedosos, no únicamente los tradicionales. En estos ocho años que lleva inaugurado no hay semana en que no vea en un periódico, en una revista, en un anuncio, en Instagram, en Twitter, en cualquier red social, una foto del Monumento a la Revolución”.

Esta recuperación es una muestra del vínculo que hay entre la arquitectura y la ciudad: la responsabilidad social de los arquitectos. Así lo piensa Leal, pues cuenta que cuando le dijeron por primera vez que había intención de recuperar la Plaza de la República, un grupo de arquitectos de otra universidad —“no voy a decir cuál es... Bueno, eran de la Ibero”— tenían otro proyecto que consistía en colocar una especie de *London Eye*, una rueda de la fortuna, en la esquina con Ignacio L. Vallarta. Además había diseñado “unas telarañas espantosas” para los postes y tenían planeados de 30 a 40 edificios alrededor. “¿Dónde está su responsabilidad social? Querían hacer de esto un parque de diversiones”.

En ese entonces Leal era secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda de Ciudad de México, desde donde fundó, en 2008, la Autoridad del Espacio Público, organismo con el que se concretó formalmente el compromiso del gobierno de Marcelo Ebrard para rescatar, crear y mantener el espacio público en Ciudad de México. En 1980, Leal egresó de la Facultad de Arquitectura de la UNAM, donde fue director de 1997 a 2005 y donde aún es académico. “Yo por eso agradezco estudiar en esta universidad, porque tomamos en cuenta la responsabilidad social que tenemos como arquitectos”.

Y es que el diseño urbano también tiene que ser responsable. No se trata solo de adornar un espacio y hacer que solo se vea “bonito”. Así como hay elementos que propician vitalidad, como un simple suelo uniforme y elevado donde se puede patinar, hay elementos que se convierten en obstáculos, como una rueda de la fortuna y un grupo de edificios que rompen con el paisaje. No es el sobrediseño, es el diseño necesario para que el espacio funcione y se active, sí con elementos atractivos. Y también para que la gente lo sienta cercano, propio, suyo. “No se ha vandalizado ni se ha grafitado porque la gente no lo siente ajeno. Se trata de llegar a esta alegría, a un

lugar que se visita”. La lección que da Leal es simple: “Para dignificar, hacer atractivo y dar una nueva lectura —incluso lúdica— a un monumento, a veces ayuda más la goma que el lápiz”.

“Así nos preguntamos cómo podríamos continuarlo”.

El rescate del primer parque público de América Latina

La Alameda Central es el primer parque público de América Latina. A finales del siglo XVI el Virrey Luis de Velasco ordenó su construcción para “darle belleza” a la ciudad. Después le quitaron lo público al colocar una reja para que solo la “alta sociedad” se paseara por ahí mientras los menos favorecidos veían desde afuera. Su historia ha sido de altas y bajas. En el siglo XIX se volvió a abrir para todos, luego Porfirio Díaz lo mejoró y mandó construir su Palacio de Bellas Artes y el Hemiciclo para Juárez. Pero cerró el siglo XX con un deterioro importante.

Su trazo original contempla un área de 90 mil metros cuadrados, pero estaba dividido por dos calles donde circulaban los autos: Doctor Mora y Ángela Peralta. “No había tejido”, dice Leal. Sobre esta última calle se estacionaban todos los vehículos de las personas que trabajaban en Bellas Artes. El primer parque público de América Latina ocupado como estacionamiento.

“Los pavimentos se encontraban rotos. Por la vegetación, los sismos y los asentamientos se había quebrado el adoquín de Querétaro, que es muy suave y poco resistente. Las esculturas a la mitad de la calle. La gente sentada en el césped. Para sentarse en la banca había que subir un peldaño. Las fuentes estaban erosionadas y con agua sucia. Había basura. El alumbrado público era de calle y pésimo. La vegetación era precaria. Apenas en 2001 estaba llena de ambulantes: había mil: uno te vendía el boleto para el recorrido turístico, otro otra cosa. El mismo gobierno fue

llenando de esto. Puestos de tacos. El aceite de los alimentos que vendían lo vertían sobre la vegetación, entonces su pH estaba afectado”.

Dice Leal, mientras muestra imágenes de cómo estaba la Alameda antes de su rehabilitación. En una de esas se ve a un puesto ambulante que vende camisetas que dicen “Yo amo Ciudad de México”. “Ahí está la paradoja: Yo amo Ciudad de México, pero le estoy dando en la torre”.

Hace 20 años, aunque ya no había reja que impidiera el paso a alguien, nadie quería entrar ahí.

“Hicimos encuestas a las nuevas generaciones de 20 y 25 años y no había visitado la Alameda. Ya no formaba parte de un atractivo urbano”, cuenta el arquitecto. No era para menos, además del deterioro y el ambulante, ahí había informalidad, narcomenudeo, prostitución infantil, gente en situación de calle que de noche vivía en las fuentes. Había heces fecales, no de perros, sino de personas. Para solucionar tanto que había de esto, el gobierno hacía muy poco. Por ejemplo, uno de esos mínimos ajustes fue hacer una rampa para discapacitados. Los problemas no se agotaban ahí.

Frente a la Alameda se encuentra Avenida Juárez, que entonces estaba con el pavimento roto, escalones que había que bajar para continuar con el camino, esculturas a mitad de la calle, árboles en desorden. “El autor de todo esto nos criticó a muerte el elevador del Monumento a la Revolución”. Este desorden de elementos es una contradicción en un espacio público: debe ser completamente accesible para cualquiera a través de una superficie lo más uniforme posible sin necesidad de añadir rampas peatonales, por ejemplo. Por eso, el reto era cómo eliminar desniveles, escalones y rampas para tener un tapete continuo sin ningún obstáculo.

Hasta entonces, Felipe Leal ya había recuperado tres de los espacios públicos más importantes de Ciudad de México: Reforma, Madero y el Monumento a la Revolución.

La Alameda Central y avenida Juárez eran el eslabón que hacía falta engarzar para completar este corredor. Así, se le dio continuidad, del lado de la banqueta de avenida Juárez, desde el diseño de su suelo, que también usa precolados de concreto de color óxido como en Reforma y se colocaron reductores de velocidad para los automóviles, con lo que esta vía se convierte en una plataforma de 2.5 kilómetros para que el peatón la recorra sin ninguna guarnición.

Del lado de la Alameda se quitaron dos carriles a la circulación vehicular para dárselos al parque y así aumentar su perímetro. Por dentro, el trazo se rescastó y se hizo sin desniveles. Para lograrlo se quitaron los arriates, se quitaron los escalones para subir a las bancas y quedaron a nivel de piso; las históricas bancas se conservaron y se complementaron con otras nuevas. Se plantaron 300 jacarandas y 300 árboles al interior y para reforzar el cuidado al medio ambiente, se cambiaron los sistemas de fuentes de espejo de agua por fuentes secas que funcionan con motores y reduce el consumo.

“Las fuentes con espejo de agua son del siglo XIX. Hoy es un crimen tener un cuerpo de agua ahí y limpiarlo constantemente. Además de que se generan gérmenes, bacterias, puede haber dengue”, explica Leal. También pusieron marcas para los corredores que llegan de los nuevos hoteles y los desarrollos habitacionales. Aunque sobre Ángela Peralta sí hay una entrada a un estacionamiento, que ahora es subterráneo, Bellas Artes sí está integrado gracias al diseño uniforme, que de paso unió el Metro Hidalgo.

El proyecto fue integral: no solo logró un espacio para todos. En la Alameda Central vivían 11 esculturas históricas, como la *Malgré Tout* de Fernando Contreras y hasta la réplica del mural de Diego Rivera, *Sueño de una tarde dominical en la alameda central*. Antes estaban deterioradas y en sitios que no permitían apreciarlas. Luego de su restauración se ordenaron y ahora el parque más importante de Ciudad de México es también un museo al aire libre. El sueño se hizo real. Y en tiempo récord: la terminaron en 8 meses.

Una de las pruebas del éxito de esta recuperación es el valor que ganó la zona: en 2002 el suelo apenas valía algo, de 8 a 10 pesos el metro cuadrado; para 2015 se cotizaba hasta en dólares, desde 45 hasta 60. Quiere decir que su costo se incrementó hasta 100 veces. Aunque esta plusvalía no necesariamente es un indicador positivo, pues sin una política social por parte del gobierno, las personas que habitan un lugar que gana valor termina expulsada. Ocurre la gentrificación. Esto no debería suceder, pues, como dice la doctora Carla Filipe, “las personas tienen derecho a que se mejore su entorno sin que los precios suban”.

Otra de las lecciones que dejan estas rehabilitaciones del espacio público en la zona central es el uso de los materiales. Hay una razón para usar algunos y otros no. Por ejemplo, para el suelo de la Alameda Central se usó mármol de Santo Tomás de Puebla. Sí, es un elemento caro y por eso, como cuenta Leal, empezaron a ser objeto de críticas: “nos dijeron que estábamos locos”. Pero no se usa por motivos de lujo, sino por un motivo necesario: es el material más resistente para un lugar por donde caminarán y pasarán miles de personas a diario. Lo es tanto que todas las 195 estaciones del Metro lo tienen, menos en sus escalones, que por eso están “cuchareados”. Esa es la prueba de que funciona en espacios donde los flujos de personas son masivos. “Entonces Ebrard ya tenía problemas técnicos con las compras de la Línea 12. Le pregunté: ‘¿Cuántas estaciones va a tener la Línea 12?’: ‘22’, me respondió. Con eso ya tendríamos casi 25 plazas. Disculpa, pero va a tener que tener mármol, porque si cada estación de Metro lo tiene, ¿cómo la Alameda Central no?”, recuerda Leal. Aunque la prensa lo llegó a atacar a él y su equipo, ellos tenían una mejor respuesta: “Señores, esto va a durar 100 años”. Y es que, en palabras de este arquitecto, los mejores pavimentos en el mundo en espacios públicos son de granito y mármol. “Si quieres que dure, apuéstale a un material como el de las estaciones del Metro: tiene 50 años y está intacto. Además es un mármol de México, de Puebla”.

La lógica de Mauricio Rocha para seleccionar los materiales es muy similar: “Nos ha pasado que el tipo de cosas no son las que queremos por el gusto de verlas, sino porque es lo que sobrevive a la falta de mantenimiento y al costo”.

Rocha nació en Ciudad de México en 1985, es hijo de la fotógrafa Graciela Iturbide y de otro arquitecto, Manuel Rocha, el artífice de la Cineteca Nacional como se conoció desde 1984, cuando la sede dejó de ser la del Centro Nacional de las Artes, y hasta 2011, antes de ser intervenida por Michel Rojkind. En una entrevista con Anantxu Zabalbeascoa publicada el 11 de mayo de 2016 en *El País*, Rocha —el hijo— reconoce que viene de una familia con privilegios, pero que siempre procuraron ofrecerle una educación “marxista y humanista a la vez”, en la que viajaban al campo para conocer cómo vivía la gente, donde realizaban campañas de alfabetización y cualquier otra acción para construir un país más igualitario. Y así lo hace ahora desde la arquitectura. Por eso en su trabajo utiliza materiales locales porque, casi siempre, resultan ser los más baratos. Por ejemplo, en 2000 construyó el Centro de Invidentes y Débiles Visuales en Iztapalapa, para el que eligió el tepetate, una piedra local de color amarillo y porosa con un precio de menos de 20 pesos por bloque. La obra estaba inserta en un programa del gobierno de Ciudad de México para proveer de servicios sociales y culturales a una de las zonas periféricas más pobres y pobladas de la capital.

No hay excusas para mejorar el entorno: se pueden hacer espacios dignos sin usar grandes presupuestos.

“Hacer lo indispensable con elegancia”, como dice Rocha. Y sabe que lo ideal para el espacio público es tener piedras, granitos y mármoles como en la antigüedad porque son los más resistentes, pero acepta que por su costo “imposible” solo pueden usarse en unas zonas muy específicas de la ciudad, como ocurrió en la Alameda. Para resolver el tema del presupuesto, combinar estos materiales con otros más baratos, como los concretos prefabricados de colores claros y oscuros que requieren de muy poco mantenimiento y tienen un largo tiempo de vida.

“Hay que darle la vuelta: cómo lograr que las cosas funcionen con cero mantenimiento. Tenemos que reconocer que vivimos en un país donde no existe presupuesto”.

Por eso está seguro de algo: “ya no se pueden seguir asfaltando las calles. Ese es un negocio de las alcaldías para ir cambiando y cambiando”. ¿Cómo solucionarlo? De nuevo, con concreto prefabricado. Se piensa que el concreto es más caro que el asfalto, cuando en el largo plazo resulta ser más barato porque sus costos de mantenimiento son menores o casi inexistentes. Tiene una vida útil de hasta 100 años y si acaso requiere algo de intervención, es de 5 a 10 años y solo en algunos detalles específicos que no implican ni grandes presupuestos ni grandes molestias para realizarlos. En cambio el asfalto sí requiere mantenimiento cada 5 años: intervención mayor que consiste en añadir una nueva capa y que sí se requiere cerrar la calle para hacerlo, lo que implica, a su vez, desviar las rutas viales. Debido a su fuerza, el concreto se mantiene uniforme y no genera baches, por lo que nunca —o casi nunca— habría charcos, sobre todo en una ciudad como México donde hay lluvias durante 10 meses al año.

“Más vale hacerlo de manera ambiciosa y poco a poco, que hacer mucho con malos presupuestos”.

Y no solo basta con los materiales. Rocha apunta algo que es necesario que ocurra en las calles: que los cables sean subterráneos y dejen de existir los postes, pues solo representan obstáculos para las personas. “Eso es caro, pero si se va haciendo poco a poco, se va transformando la ciudad a 20 años. No importa, pero eso da a pensar que los políticos tienen la capacidad de ver a largo plazo y no ver de manera trienal o sexenal. Ese es uno de los grandes dolores de cabeza que tenemos para mejorar las ciudades”. Por eso propone que si ya no creemos en los partidos políticos, debemos pensar en otras soluciones. ¿Cómo hacerlo desde la arquitectura?

Quizás esta frase de Leal puede ayudar a dar una respuesta: “No basta nada más con tener las capacidades técnicas, es la sensatez social: mientras menos obstáculos, mejor. Que pongas los mejores materiales para el espacio público —no los más costosos— los más resistentes, las nuevas tecnologías, el ahorro energético, pensar en el peatón, ir reduciendo cada vez más el espacio para los autos. Esa es una tendencia mundial: movilidad alternativa. ¿Esto para qué se hace? Para que la gente viva mejor. Se ha creado una conciencia, el autoestima sube, todos nosotros estamos más orgullosos de vivir en estos espacios: sales, caminas, recorres tu ciudad con dignidad, te sientes orgulloso de tu pasado. Eso es el espacio público: para crear comunidad y mejorar el autoestima”.

El diseño urbano lo logró con detalles imperceptibles.

¿Y qué pasó con el resto de la ciudad?

“Mucha gente criticaba por qué estábamos haciendo todo en el centro si hay muchas zonas de la periferia que están deterioradas. Efectivamente, eso es cierto, pero había que empezar por algo. El argumento es que la ciudad estaba tan enferma a nivel de espacios públicos, que la terapia tenía que empezar con los pulmones importantes: el centro de la ciudad”.

Leal responde a uno de los reproches que se han hecho al respecto de estas intervenciones. Y aunque sí se ha transformado la ciudad para el peatón, el ciclista y las personas con discapacidad, esto ha ocurrido solo en la zona central y solo en algunas partes de esta área. Basta con voltear a ver detrás de Palacio Nacional y más allá de la calle República de Argentina: ahí nunca llegó la rehabilitación. Si las colonias Centro y Morelos ya eran conocidas por ser inseguras, ahora son más violentas (ahí han sido asesinadas 86 personas en los últimos siete años, por lo que es el punto con las más altas tasas de homicidio, de acuerdo con el estudio realizado por México Evalúa en 2018: *5,013 homicidios en la CDMX. Análisis espacial para la reducción de*

la violencia letal). A la vuelta de esa extraordinaria avenida Juárez se encuentra avenida Balderas, donde las reducidas banquetas se acortan más debido a la presencia de puestos ambulantes; ahí el diseño urbano aún no ha llegado a ordenar, por lo que es común ver a personas que caminan sobre el arroyo vehicular y que cruzan a la mitad de la calle o por donde se pueda. La recuperación de Paseo de la Reforma ocurrió solo en seis de sus 14 kilómetros totales: por un lado, hacia el poniente, a pesar de que es una zona de museos y el punto de encuentro con el Bosque de Chapultepec, hacen falta cruces peatonales y la continuación del carril confinado para ciclistas; por otro lado, en el noreste de esta avenida los andadores no han sido intervenidos, están llenos de vegetación descuidada y tampoco hay reductores de velocidad, por lo que se pierde la continuidad del recorrido peatonal. Los ejemplos de falta de diseño urbano en la zona central de Ciudad de México podrían seguir, lo preocupante es que las intervenciones sí se cuentan con los dedos de la mano.

Más preocupante aún es lo que no ha ocurrido en las otras zonas más allá de la ciudad central.

En un mapa que la urbanista mexicana Mildred Moreno proyectó en 2015 para ilustrar las intervenciones que se han realizado en el espacio público en Ciudad de México de 2000 a 2014, puede observarse cómo ese mínimo territorio que representan las alcaldías Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo está lleno de puntitos (25 y 11 respectivamente), mientras que solo aparecen dos puntos aislados en la extensa área de Iztapalapa, que mide casi 50% más que las dos alcaldías anteriores juntas y que tiene una población de casi 2 millones de personas, casi el doble de la población que presentan las otras.

Hay un vacío de espacios públicos en la ciudad que se está llenando con centros comerciales.

Ahora las personas prefieren convivir ahí que en las calles. A simple vista podría parecer una actividad inocua: ir a un centro comercial, caminar, entrar a las tiendas, comprar unas cuantas cosas, pagar el estacionamiento y salir de ahí en coche. Pero ¿por qué orillar a las personas a ser consumidoras en lugar de ofrecerles una experiencia más enriquecedora sin necesidad de pagar algo?

El espacio público es el lugar de la otredad porque es el lugar para el encuentro y la interacción con otras personas. En los centros comerciales las personas tienen seguridad: de que van a consumir tranquilamente, nadie los va a molestar, ya saben qué película van a entrar a ver, ahí van a estar las mismas tiendas y las mismas personas haciendo las mismas actividades que ellos; incluso saben que probablemente gastarán mucho en estacionamiento, pero aun así acuden ahí. Para los sociólogos Emilio Duhau y Ángela Giglia, el centro comercial es un lugar de acceso restringido y selectivo, donde “la posibilidad de un encuentro inesperado se reduce, mientras crece la posibilidad de encontrarse con gente como uno o gente que está en tal lugar exactamente haciendo lo que yo también estoy haciendo. Las personas con las que se es sociable tienden cada vez más a parecerse entre ellas y las situaciones de encuentro se vuelven estereotipadas”.

En cambio, en las calles hay todo un abanico de posibilidades inesperadas sin necesidad de gastar un solo peso.

Esta es una razón a la pregunta que Leal se hacía: “¿Por qué en Ciudad de México casi no se veían jóvenes en el espacio público?” Las nuevas generaciones prefieren pasar su tiempo libre en un centro comercial, en algún bar o en cualquier lugar encerrado, restringido y donde hay que pagar algo a cambio. Las calles son para ellos lugares de paso, a diferencia de otras ciudades, como Madrid, donde los jóvenes sí se reúnen en los parques para quedarse a convivir. Incluso ahí no hay centros comerciales en el área central, todos se encuentran en la zona del extrarradio. En cambio en esta ciudad, como apunta el periodista Rafael Cabrera, la ubicación de estas construcciones “ha llegado a niveles absurdos: una nueva plaza es construida

junto a una de mayor antigüedad, hay nuevas construcciones frente a sí o cinco plazas, nuevas y viejas, edificadas a lo largo de un tramo menor a dos kilómetros, como ocurre sobre avenida Universidad, en la alcaldía Benito Juárez: Centro Coyoacán, Patio Universidad, Plaza Universidad, Pabellón del Valle y Universidad 767”.

Mientras en 14 años se realizaron 73 intervenciones en el espacio público de Ciudad de México, en 11 años se construyeron al menos 108 centros comerciales (de 2006 a 2017), de acuerdo con una investigación realizada por Cabrera en 2017. El caso de Iztapalapa es el más peculiar, pues es la alcaldía donde sus habitantes cuentan con la menor cantidad de áreas verdes en la ciudad pero también donde más manifestaciones de construcción de centros comerciales se han presentado: fueron 20 contra 2 espacios públicos.

“Por supuesto que a los de Iztapalapa también les gustaría estar en el parque, pero no hay. En mi trabajo vi que se hizo un parque de bolsillo, ¿para dos millones de personas?”.

Dice la doctora Carla Narciso. Para ella esto es resultado del interés de los desarrolladores y de la falta de un gobierno que regule estas construcciones. “Les interesa que el dinero esté siempre circulando. Esto es como decía Doreen Massey, ‘el capital no duerme nunca’”. Que las personas prefieran convivir en un centro comercial a hacerlo en los parques no es su responsabilidad porque precisamente no tienen de otra. “Cuando enseñé un mapa de que todo se estaba construyendo en Miguel Hidalgo, y en Iztapalapa nada, un arquitecto me contestó: ‘es que esta gente no se sabe comportar y destruye todo’. Así nos vemos. El propio parque también viene de la lógica de la modernidad, no se hacen para todas las personas: Central Park, La Mexicana, Bois de Boulogne están ubicados en zonas de alta plusvalía (Manhattan, Santa Fe y el XVI Distrito de París, la misma zona donde se encuentran distintas embajadas y estadios deportivos como el Roland Garros y el del Paris Saint-Germain).

¿Por qué no se hace este parque en Iztapalapa? Porque además habría que sacar a la gente, pues no hay espacio”.

Richard Sennett en *El declive del hombre público* dice que un cosmopolita, según el uso francés registrado en el año 1738, es una persona que se mueve cómodamente en la diversidad y en situaciones que no le son familiares: así, la plaza pública es el lugar por excelencia para que la gente realice actividades diversas. Dado el boom de los centros comerciales y el ocaso de las calles, la convivencia se ha vuelto homogénea, por eso este sociólogo estadounidense se pregunta si “este desprecio por las máscaras rituales de la sociabilidad no nos ha vuelto culturalmente más primitivos que la tribu más simple de cazadores y agricultores”.

¿Por qué en Ciudad de México sus habitantes no quieren estar en las calles?

“Por la inseguridad”, responde Juan José Martín Andrés. Un *flâneur* es un término francés que se usa desde el siglo XIX para llamar a las personas que les gusta caminar sin rumbo fijo y están abiertos a vivir cualquier experiencia que se encuentren a su paso. “Si en Madrid como mujer sales a pasear, sabes que en Puerta de Sol hay una comisaría y si te pasa algo, puedes poner una denuncia y va a prosperar. Aquí sabes que no, por lo tanto huyes. En la Plaza de Río de Janeiro si pasas en el día seguramente hay gente que está sentada en los bancos, pero si lo haces a partir de que ha caído el sol ya no va a haber nadie porque da la sensación de que es inseguro”.

Desde 2006 este español nacido en Soria en 1978 es un Flâneur gráfico, como ha nombrado su proyecto artístico para documentar la gráfica de las calles en Ciudad de México: los letreros en las paredes de los negocios, las pintas en las bardas para anunciar algún concierto, los dibujos de los puestos ambulantes. Aunque no de todas. Juan José cuenta que hay zonas de la ciudad donde no se atreve a caminar, ya sea por falta de infraestructura para el peatón o por la inseguridad: como en Santa Fe que está hecha para ir en coche, o por avenida Observatorio, donde probablemente no

haya vida de barrio porque es solo lugar de paso, está llena de tráfico y donde se abrieron 11 carpetas de investigación por robo a pasajero, por lo que en 2018 se ganó el tercer lugar en la lista de las avenidas más peligrosas de la ciudad.

Además de Flâneur gráfico, Juan José tiene otro proyecto que consiste en dibujar en Google Maps, con diferentes colores, dónde están los mercados populares de las colonias y los centros comerciales y supermercados. Es decir, en dónde todavía se siguen vendiendo productos alimentarios como local de barrio y donde hay grandes superficies. “Me hizo pensar algo: esta es una de las ciudades del mundo que más centros comerciales tiene. Empecé a cuestionarme: ¿por qué hay tantos *malls*?, ¿cuándo se han creado? Pienso en muchos de ellos. Por ejemplo, los que están en Insurgentes, la Roma o Satélite son muy de los años 80 o 90. ¿Hasta qué punto la inseguridad en las crisis económicas hizo que prosperaran los centros comerciales como lugar donde puedes pasear y sentirte seguro? ¿De qué manera la inseguridad en la calle hace que tampoco se disfrute del espacio urbano? La vida de Ciudad de México termina a las 8 o 9 de la noche. Es muy difícil que en cualquier parte de la ciudad te encuentres a alguien a esta hora paseando: todo mundo va en transporte o en taxi, pero nadie va caminando. Leí que el 76% de los mexicanos se siente inseguro. Es preocupante que tres cuartos de la población no se sientan seguros en la calle y eso hace que proliferen los centros comerciales y que no vayas al mercado popular o al tianguis porque sospechas que en cuanto te despistes, alguien va a meter la mano en tu bolso, y eso no lo harían en un centro comercial”.

Hay que entender que la inseguridad no aparece sola. Va de nuevo: cuando un espacio público es atractivo, invita a que acudan más personas y, a su vez, la gente se ve atraída por estas personas. Jan Gehl recurre a un proverbio escandinavo que lo ilustra perfecto: “la gente va a donde hay gente”. No es necesario aislarse para protegerse, las personas pueden cuidarse entre ellas mismas.

Por eso para la arquitecta mexicana Yazmín Viramontes “la responsabilidad también está en el diseño”. Desde 2015 es directora general de Camina, una asociación civil

mexicana que trabaja para hacer lugares más caminables. “En Europa hay diseño en todos lados: los botes de basura, las bancas, los semáforos. Eso es respetar la inteligencia de la gente y hacerlo mediante un acto de diseño. Las personas aprecian un buen diseño, incluso genera, en algún lugar del cerebro, la sensación de que estás viendo algo agradable y se puede aplicar en los espacios públicos. En otros lados se lo toman muy en serio: Gaudí diseñó adoquines para las calles de Barcelona. ¿Y aquí qué? Aquí lo hacen de concreto y le ponen la placa de la delegación”.

Y no solo es insistir en lo que se hace en Europa porque se busque ser como ellos o por un sentimiento de aspiración, sino porque si se hace algo ahí y funciona para todas las personas, ¿por qué aquí no va a funcionar? Además, las referencias pueden estar en cualquier parte del mundo. Viramontes pone de ejemplo el trabajo de un latinoamericano: Rogelio Salmona y su trabajo en Bogotá. “Me di cuenta de que en América Latina se pueden hacer cosas bien chingonas”. Igual que Gehl, este arquitecto franco-colombiano diseñó edificios privados y logró que, a su vez, fueran verdaderos espacios públicos. Le dio la posibilidad a la gente de que, aunque no entrara al edificio, sí pudiera disfrutar del espacio público porque les ofreció una banqueta. Además de esto, lo que destaca esta arquitecta de Salmona es que “no dejó de lado el diseño, pues todo su trabajo es uniforme: mismo tema y mismo material. Incluso su estilo se puso de moda en Bogotá. Cuando otros arquitectos estaban usando concreto y acero para meterse en el modernismo, él hizo algo diferente. Tomó un material de la región y lo transformó: el ladrillo. Muchos desarrollos utilizaron lo mismo después. Mucha gente dice que Bogotá es gris, por las afueras donde hay mucho concreto, y naranja, por los ladrillos. Así, ser arquitecto también se trata de cómo influir en el imaginario colectivo”.

De hecho, una ciudad latinoamericana es el claro ejemplo de cómo puede salvarse toda una ciudad de la violencia a través de intervenciones en su espacio público. Sergio Fajardo fue alcalde de Medellín de 2004 a 2007 y en tan solo estos cuatro años la transformó en un lugar habitable luego de ser —casi— un lugar de guerra por el narcotráfico. Y lo logró gracias a las “acupunturas urbanas”. Si en una zona marginada

se construye una biblioteca y a tres cuadras se pone una estación de funiculares para poder llegar ahí, y si encima el trayecto entre ambas se convierte no solo en un lugar de tránsito, sino un verdadero espacio público atractivo con bancas y muros para que los niños escalen, irremediablemente el lugar mejorará y la recuperación se extenderá, así como una delgadísima aguja colocada en un punto específico del cuerpo alivia el dolor en un área mayor.

Esta transformación arquitectónica y urbanística también es una oportunidad para que las personas transformen su entorno urbano, porque comienzan a abrir comercios como cafés y bares con terrazas en las calles, lo que da vida en el espacio público. Esto es la autoconstrucción y Mauricio Rocha se declara acérrimo creyente de ella: “Los arquitectos podemos hacer las acupunturas, pero el 95% lo construye la propia gente. Lo importante es que logremos que suceda en todas las zonas. En la Roma y la Condesa lo harán con más capital y en Iztapalapa seguramente serán otro tipo de comercios, pero que tendrán la misma función. Lo importante es que más allá del tipo de comercio, se logra activar y al final caminas por la calle llena de mesas y sillas. La gente está más tranquila porque se está vigilando a sí misma y atiendes zonas abandonadas con sistemas de delincuencia. Quizá no vas a cambiar la venta de drogas en un país, pero sí vas a lograr que la propia sociedad civil se cuide a sí misma en la medida que viva las calles, los espacios, y eso es deseable para que se transformen nuestras ciudades. Los arquitectos intervenimos en las acupunturas, los urbanistas en planear las acupunturas y lo demás le corresponde a la propia gente”.

Quizá no vamos a estar exentos de carteristas en el Centro Histórico o en otros lugares con aglomeración, pues “la proximidad facilita el intercambio de ideas y de bienes pero también el intercambio de bacterias y el robo de bolsos”, como hace ver el economista estadounidense Edward Glaeser en El triunfo de las ciudades de 2011, pero sí estaremos al menos más libres de la violencia. Esta es la lección de Fajardo: “cuando hay violencia, hay fragmentación. El miedo encierra. Para nosotros el espacio público es donde nos volvemos a encontrar para salir del encierro”.

En lo que ocurren las acupunturas urbanas, este vacío de seguridad en Ciudad de México lo han entendido los desarrolladores, que vieron en la necesidad de espacio público una oportunidad de negocio para crear espacios privados de consumo. Dice Rafael Cabrera que la inversión privada del sector inmobiliario en esos 12 años fue histórica: 13 mil millones de dólares. Pero ¿no podía ser también una oportunidad para la ciudadanía?

“Sí”, responde Bernardo Baranda, ingeniero especializado en transporte y actual director del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) para Latinoamérica. Pero es una oportunidad perdida porque, como dice, no hubo una reinversión en beneficio de la ciudad y sus ciudadanos, ni mayor responsabilidad por parte de los desarrolladores, ni compromiso del sector público que renunció a sus obligaciones. Da un ejemplo sencillo: los empresarios de Perisur pudieron pagar por la estación de Metrobús que está afuera de este centro comercial al sur de la ciudad porque les beneficia. La gente llega a consumir a un privado y lo hace a través de un transporte que se pagó con dinero público. Es una relación injusta y “una lástima, porque quizás sea un recurso que no volveremos a ver en la capital del país”.

Los arquitectos coinciden que en los últimos años no son ellos sino los desarrolladores los que construyen la ciudad. Necesariamente esto no tiene por qué ser negativo. “Los desarrolladores son los que toman las decisiones porque tienen un plan y tienen dinero. Está muy bien que así sea. Las grandes decisiones de la transformación de Chicago o de Barcelona no han tenido gobiernos fuertes, sino que han sido los empresarios locales y la ciudadanía los que han transformado la ciudad: a veces para hacer una catedral o para cambiar el sentido de un río”.

Dice Miquel Adrià desde su oficina en la colonia Condesa, en Ciudad de México. Para este arquitecto nacido en Barcelona en 1956, el problema no es la inversión privada, sino la falta de un buen gobierno que cuide que este dinero privilegie el interés público por encima de los intereses particulares de algunos. Esto no sucede así, al menos no en México. “Los gobiernos no gobiernan, son unos lacayos del soborno de

turno. Lo que hace falta son muchos años de educación para darle la vuelta a una cultura basada en el clientelismo. Si una ciudad tiene una autoridad legítima, puede exigir a los desarrolladores cómo hacer las cosas, hacerles ver que si con su desarrollo les irá bien, a la ciudadanía también le tiene que ir bien. Por eso es clave que los impuestos que paguen sean para la ciudad y no para mordidas”.

“No se trata de ser puritanos. A todos nos toca una responsabilidad y las empresas tienen un papel muy importante”, coincide Yazmín Viramontes. Propone que todas las empresas que tienen que ver algo con la calle participen con recursos para mejorarlas: los que operan los semáforos, los que ponen árboles, los del asfalto. Los privados pueden ver su responsabilidad social como negocio porque también les traerá beneficios. Por ejemplo, cuenta que Axa, una aseguradora con la que trabajan, entendió que apoyar el tema de seguridad vial era benéfico para su negocio. ¿Cómo? Tienen menos accidentes. “Es un ganar-ganar: como empresa enfoco el tema en donde a mí me conviene. Todos pueden entrarle: hasta los que van abajo de la calle como el gas, la luz, la telefonía”. Fue lo mismo que hizo Slim para el Centro Histórico, hizo subterráneo el cableado de Telmex a la vez que recuperó las banquetas.

Precisamente con el dinero de la iniciativa privada pudo recuperarse el espacio público de la zona central: por cada peso que el Gobierno del Distrito Federal puso para estos proyectos, los empresarios invirtieron 24. Así, para finales de 2003 se logró una inversión privada de mil millones de pesos.

“A la sociedad le convenía más que se dieran incentivos a la fiscalización que seguir llevando los servicios a Santa Fe”.

Considera Leal. “A esa zona del poniente de la ciudad se movieron los oficinistas luego del terremoto de 1985. Ahí no hay Metro, no hay vialidades, no hay fondas. Las ciudades extensivas son más caras en su mantenimiento porque justo eso: no cuentan con servicios públicos y hay que destinar servicios públicos para crearlos. Lo que sucede en Reforma es más democrático: es de las pocas avenidas que conservan su

trazo original, tiene carga histórica y por ser el centro de la ciudad ya cuenta con toda una infraestructura de Metro, Metrobús, agua... Y estaba desaprovechada”. El éxito es comprobable: antes trabajaban 5 mil oficinistas ahí, ahora son 20 mil.

Lo que sí debe hacerse (y también lo que no)

Nadie lo pone en duda: lo que pasó en la alcaldía Cuauhtémoc en términos de diseño urbano debe pasar en otras partes de la ciudad. Pero ¿cómo hacerlo? Y también igual de importante: ¿qué es lo que no se debe hacer?

Adriá, Rocha, Viramontes, Leal y Gehl comparten ideas que ayudan a formar una respuesta conjunta: Para ellos lo más importante es que los políticos dejen de ver la política como si se tratara solo de una empresa y más como una gestión en beneficio de todos. Sí que ganen los empresarios, pero primero que gane la gente. No se trata solo de que la iniciativa privada invierta en donde los terrenos valgan más y la ganancia sea mayor, sino de intervenir para todas las clases sociales y con la misma calidad. Es igual de importante informar y hacer entender, las veces que hagan falta, que cuando un lugar se recupera para el peatón y los ciclistas, el flujo de personas aumenta y con esto el comercio, la seguridad, las ganancias, la vida en la calle... Va de nuevo: es un ganar-ganar. Una relación en la que el gobierno es el árbitro idóneo para asegurar que las normas se cumplan y los resultados beneficien a todos, en primer lugar a las personas que cuentan con menos recursos. Y ¿por qué no?, que los que tienen un poco más también entiendan la importancia de tener un espacio público de calidad.

“Cuanto más pequeña es una vivienda, más necesita de los espacios públicos, más zonas de estar, para la gente mayor, de ejercicio, deporte, culturales, que se puedan activar de una manera los domingos y que durante la semana sean otra cosa”.

Apunta Adrià. Aunque también dice que no se trata de hacer exactamente las mismas intervenciones que se realizaron en Cuauhtémoc. Para él, estos espacios públicos que se recuperaron en la ciudad central son generados por la representación del poder y pocos han nacido de la ciudadanía, pues, recuerda: “Ciudad de México es una de esas pocas ciudades en el mundo, como Estambul o Roma, que siempre ha sido capital por derecho divino”. Por eso mismo son tan monumentales, como el Zócalo, al que califica como “la plaza más admirable del mundo”, pero por su origen no se pueden replicar. En su lugar este arquitecto catalán propone que otras partes de la ciudad construyan “una versión más contemporánea y mucho más horizontal” del espacio público. Esto va desde preguntarle a las personas lo que necesitan y construir ideas con equipos de trabajo que problematicen, incorporen la noción de naturaleza y ofrezcan equipamientos como “complemento de los espacios para vivir”. Pero cuidado: hay que evitar caer en lugares comunes, no se trata solo de construir más canchas de fútbol. Es más allá de eso.

Malecones. Parques. Portales. Plazas. Jardines públicos. Paseos. Camellones. Andadores. Hasta aquí es lo que, de acuerdo con Leal, se entiende como “espacio público tradicional”. Pero en los últimos años los arquitectos y urbanistas están volteando a ver hacia otros lugares abandonados que pueden tener potencial de espacio público y rompen con las ideas convencionales alrededor de este término.

Si bien es deseable que cada lugar construya su propia arquitectura, sí hay ejemplos internacionales que pueden servir como guía para mejorar la ciudad. Uno de ellos es el High Line, en Nueva York, que hace poco más de 10 años era una vía de tren elevada que se encontraba abandonada. Cuando el ayuntamiento estaba por derribarla, un grupo de vecinos que vivían al lado y tenían departamentos con vista ahí se dieron cuenta de que el sitio estaba lleno de vegetación y podría convertirse en un espacio para que la gente disfrutara de la naturaleza en una de las metrópolis más grandes del mundo.

Hoy es un parque lineal de más de dos kilómetros con amplias posibilidades: cuenta con un foro al aire libre hecho por escalones que funcionan como gradas, tiene muy pocos comercios para no forzar el consumo y están ubicados en un área donde un edificio que atraviesa por arriba se aprovecha como techo para resguardar a la gente que guste tomar un helado o una bebida; hay un área de bancas y camastros que se convierte en un asoleadero público cuando el clima de la ciudad lo permite y, a su vez, es un mirador para ver Brooklyn desde Manhattan al otro lado de la isla. Además cuenta con baños públicos gratuitos y en buen estado, un aspecto que casi no ocurre en los espacios públicos de Ciudad de México.

Donde antes era un estacionamiento en Chicago, desde hace 20 años es el Millennium Park: un enorme parque con distintos atractivos poderosos: fuentes a nivel de piso donde las personas se bañan en verano, obras de arte al aire libre como *Cloud Gate* del artista indio Anish Kapoor y *Crown Fountain* del escultor español Jaume Plensa, así como el Pabellón Jay Pritzker, un foro al centro de Frank Gehry donde se realizan grandes conciertos y que, justo por su diseño, no se aísla del entorno porque no tiene techo, en su lugar tiene una estructura hecha por tubos que permiten ver el cielo y ofrecen una acústica insuperable, pues suspende el sistema de altavoces sobre el público.

Aunque es necesario repetirlo: no hacen falta grandes presupuestos, se puede jugar con elementos austeros para dignificar. Esto ocurre en Bucarest, donde luego del frío y largo invierno que puede registrar temperaturas por debajo de los 20 grados, las personas celebran la llegada del verano con bancas de madera en la calle que donde cualquiera puede tomar el sol. Otro ejemplo es estonoesunsolar en Zaragoza, España, donde el ayuntamiento pide prestados los terrenos baldíos a los propietarios en lo que deciden qué hacer con ellos y, gracias a la intervención de los arquitectos Patrizia Di Monte e Ignacio Grávalos, se han convertido en jardines botánicos con bancas de madera donde las personas se sientan a leer los periódicos que reparte la alcaldía. ¿Este proyecto podría tener posibilidades en Ciudad de México en los terrenos que quedaron vacíos luego del terremoto de 2017?

No siempre se trata de hacer, sino de aprovechar lo que ya existe. Más en un país como México donde los recursos económicos y las voluntades políticas son reducidas. Sí, las intervenciones en el centro de la ciudad son criticables, pero puso la atención de las personas en la importancia de tener más espacios públicos y darle más importancia al peatón. En cualquier caso, el éxito está ahí: personas de todas las edades y de cualquier parte de la ciudad, del país y del mundo pueden ir a disfrutar de estos espacios públicos, que son los mismos que le han dado memoria a la ciudad.

Cuenta Leal que una tarde, luego de reabrir la Alameda, vio a una señora sentada en una de las bancas, leía el periódico que le había regalado. Al acercarse se enteró que ella vivía en la Guerrero, una de las colonias más abandonadas de la ciudad y que precisamente se encuentra a unos pasos de ese lugar. Él le contó sobre el trabajo de recuperación que acababa de realizar y ella respondió: “Muchas gracias, ya me devolvieron mi parque. Yo padezco de reumatismo y necesito salir a tomar el sol para sentirme mejor”.

Capítulo 3

En el reino de los ciegos, el auto es el rey

Los días que sí fue posible ver

La segunda semana de enero de 2019 Instagram se llenó de postales del cielo despejado en Ciudad de México. Ver un cielo azul —y no gris— en una ciudad donde tenemos buena calidad del aire solo durante 15 días al año (como ocurrió en 2018) es motivo de celebración.

Una semana antes, Ciudad de México recibía el Año Nuevo con una contingencia ambiental ocasionada por los fuegos pirotécnicos. El Índice Metropolitano de Calidad del Aire (Imeca) tiene una escala de 0 a 500, en el que cualquier valor superior a 100 implica un riesgo para la salud. El primer día de 2019 marcaba 157.

El 10 de enero, el Imeca se redujo hasta en un tercio con 54 puntos en la alcaldía Cuajimalpa, mientras que el valor máximo se mantuvo en el límite en Iztapalapa. Esto permitió que desde cualquier punto de la ciudad pudieran apreciarse los volcanes y las montañas que la rodean.

Este paisaje limpio tuvo orígenes sucios: la corrupción.

Así justificó el Gobierno Federal su estrategia para erradicar el ‘huachicoleo’, que consistió en el cierre de algunos ductos para evitar el robo de combustible, en su lugar, la distribución se realizó a través de pipas. Ante las noticias de un posible desabasto de gasolina en Ciudad de México a partir del 8 de enero, algunas personas decidieron hacer largas filas de hasta tres horas en las gasolineras para llenar sus tanques, algunas otras optaron por no usar su automóvil. Más allá de este problema, esos días nos dieron una posibilidad: la de pensar en otras formas de transporte más allá del automóvil.

Incluso algunos usuarios en redes sociales organizaron #YoTeCuido, una campaña en la que personas con experiencia en andar en bici en esta ciudad se ofrecían a acompañar en su camino a otras que no lo fueran tanto para que se animaran a usar este transporte. El miedo es uno de los grandes motivos para que las personas no usen la bicicleta para trasladarse en esta ciudad. Y no es para menos: en casi un mes (del 21 de noviembre al 18 de diciembre de 2018), cinco ciclistas fueron asesinados por atropellamiento en Ciudad de México.

A su vez, estas publicaciones comenzaron a aparecer como una rareza en las redes sociales de usuarios en esta ciudad:

“Es imposible que Calzada Ignacio Zaragoza esté libre de tráfico”, comentó @sgt_tarkof en su foto del 9 de enero sobre una de las avenidas más transitadas de Ciudad de México, de la que es común leer noticias sobre choques automovilísticos, asaltos y peatones asesinados en atropellamientos.

“¿Desabasto?”, preguntaba @diego.dj, que publica los datos de su carrera de 10 kilómetros en una postal donde, el sábado 12, el Monumento a la Independencia está rodeado por el cielo azul.

“Ahora sin gasolina se pueden apreciar ambos volcanes y un cielo azul”, es la frase que acompaña la foto que @israel_lazarin9 tomó del paisaje limpio y que publicó en su cuenta de Instagram el 13 de enero.

La paradoja es que el Presidente que, intencionalmente o no, nos hizo pensar en una ciudad sin autos es el mismo que hace 16 años, como jefe de Gobierno del entonces Distrito Federal, ordenó la construcción de una de las megaobras automovilísticas de los últimos 20 años en Ciudad de México: el segundo piso del Periférico.

Más vialidades no son menos contaminación

En esta ciudad circulan 4.7 millones de automóviles. Si cada uno fuera con todas sus plazas ocupadas, las 22 millones de personas que circulan por Ciudad de México podrían trasladarse sin necesidad de usar otro tipo de transporte. Pero esto no ocurre. En la realidad viaja solamente una persona por vehículo, por lo que este transporte satisface tres de cada 10 viajes realizados en Ciudad de México. Los otros siete se realizan en transporte público y, en los últimos años, en bicicleta.

A pesar de que el número de personas que utiliza el automóvil es reducido, el presupuesto destinado para su infraestructura es extenso.

El 5 de diciembre de 2001, en un noticiario radiofónico, Andrés Manuel López Obrador anunció la construcción del segundo piso del Periférico. El semanario Proceso relata que, ante las críticas de algunos radioescuchas que tacharon de populista al jefe de Gobierno, él respondió que “es un truco de la derecha llamarle ‘populismo’ o ‘paternalismo’ a lo poco que se le da a los pobres y ‘fomento’ a lo mucho que se les da a los ricos”. Fueron 4,407 millones de pesos gastados en 21 kilómetros: más de 200 millones de pesos por kilómetro.

Si en esta ciudad los automóviles son mayormente utilizados por el 20% más rico de la población, mientras que el 80% menos favorecido se traslada en un transporte público deficiente, ¿la primera gran obra de infraestructura del segundo jefe de Gobierno de izquierda en Ciudad de México fue para los pobres o para los ricos?

Esta obra fue planeada por Claudia Sheinbaum, actual jefa de Gobierno de Ciudad de México y entonces secretaria de Medio Ambiente del Distrito Federal, como proyecto prioritario dentro de su política ambiental Programa de Calidad de Aire. Su intención era construir más vías para desahogar el tráfico y la contaminación en una ciudad en la que se incorporaban 150 automóviles al año. Quizá, se le olvidó la metáfora del cinturón, pues en 2002, antes de la construcción del segundo piso del Periférico, la

velocidad promedio en Ciudad de México era de 13 kilómetros por hora. Hoy se ha reducido hasta a 6. En ciudades conocidas por su cultura ciclista las cifras son más altas: 34 kilómetros por hora en Ámsterdam, 35 en Barcelona y hasta 46 en Viena. En cuanto a la contaminación ambiental, también en 2002 hubo 10 días con contingencia ambiental por ozono en todo el año, en 2016 hubo 14. Ese mismo año ocurrió la peor crisis ambiental de Ciudad de México en 14 años y 1,645 personas murieron en México a causa de este contaminante: 5 al día.

El ozono a nivel de suelo no es el mismo de la capa que se encuentra en la atmósfera; el segundo nos protege, el primero nos daña. Este contaminante no se emite directamente de alguna fuente, sino que se forma a partir de la combinación de otros contaminantes: compuestos orgánicos volátiles (COV), monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y metano. Los vehículos automotores son el principal emisor de todo esto, especialmente del óxido de nitrógeno: su responsabilidad es de 86%. En 2015 México fue el quinto lugar entre los países de la OCDE por mayor número de muertes por ozono.

Contaminación. Tráfico. Traslados largos. De esto el Segundo Piso no resolvió nada. Fue inaugurado el 8 de agosto de 2004. A las prisas. Inconcluso. Faltaban algunas señalizaciones, iluminaciones y pavimentos que fueron colocados después. Lo que nunca ocurrió fue el carril exclusivo para un transporte público exprés, elemento contemplado en su plan inicial y utilizado como justificación para construir esta obra.

Un transporte público ordenado, seguro y limpio

Donde sí se destinaron carriles exclusivos para el transporte público, fue en Avenida Insurgentes.

Antes por Insurgentes, la avenida más larga y una de las más importantes de Ciudad de México, era común ver autobuses y microbuses en todos los carriles compitiendo

para ganar pasajeros. En 2004, 87 microbuses y 265 autobuses de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) tenían esa ruta. A pesar de que a diario por esta avenida 250 mil personas viajaban, la sobreoferta era tanta que la mitad de los colectivos sobraban. Aun así, todos circulaban.

Esto generaba más tráfico, más contaminación y más desperdicio de tiempo y recursos.

Para resolverlo, el 24 de septiembre de 2004, a más de un mes de la inauguración del segundo piso, se anunció en la Gaceta Oficial del Distrito Federal la creación de la primera línea de Metrobús. Nueves meses después, el domingo 19 de junio de 2005, Avenida Insurgentes ya no fue la misma. Los 352 microbuses y RTP que pasaban por ahí de forma desordenada desaparecieron. En su lugar aparecieron 80 autobuses en dos carriles confinados, uno para cada sentido. Gratis, ese día, los habitantes de Ciudad de México inauguraron el Metrobús. Para ellos, el primer transporte público que tomarían en paradas establecidas, con una nueva modalidad de cobro automático que eliminó el pago en mano, y con autobuses limpios y seguros. Para la ciudad, el primer sistema de autobuses de tránsito rápido (o BRT por sus siglas en inglés).

En una sola unidad de Metrobús caben 160 pasajeros, los mismos que en cinco microbuses, y reduce hasta cinco veces las emisiones de dióxido de carbono, el mismo gas que podría parecer inofensivo porque lo emitimos al exhalar pero tan poderoso para ser el principal responsable del efecto invernadero que tanto afecta al planeta entero: permanece en la atmósfera durante cientos de años agravando el calentamiento global y se queda aun más tiempo en los océanos, que se acidifican y hacen cada vez más débiles a los arrecifes de corales.

Además elimina hasta en 200% las emisiones de monóxido de carbono, el gas que más emiten los automóviles y microbuses. No se ve, ni se huele, pero a largo plazo

puede dañar la memoria y las habilidades de aprendizaje y movimiento porque disminuye la capacidad de transporte de oxígeno por la sangre.

Actualmente el Metrobús cuenta con 7 líneas que cubren 125 kilómetros de distancia y cada día brinda servicio a casi 1 millón de personas. Si tomamos en cuenta que la media de pasajeros de los automóviles es de 1.5 personas, el Metrobús ayuda a que no circulen 700 mil autos en Ciudad de México. Y es tres veces más veloz que un auto atorado en el tráfico de la ciudad y siete kilómetros más rápido que los 14 kilómetros alcanzados por los microbuses y los RTP: avanza hasta a 21.2 kilómetros por hora.

“¿Mencioné lo mucho que me gusta ir escuchando música y leyendo mientras voy a algún destino en Metrobús?”.

Escribió Bernardo Baranda en una reflexión en 2015, a 10 años de la inauguración del primer BRT de Ciudad de México. Ojo: cuando no es en horas pico y en comparación con las otras opciones, ir en este transporte público en lugar de en automóvil es la posibilidad de ganar: tiempo porque se avanza más rápido en las horas de tráfico, salud porque el viaje se combina con alguna caminata y aprendizajes porque el usuario no tiene que ir atento al camino y puede orientar su atención a alguna lectura. Como Juan José Martín Andrés: “Para estar una hora atorado en tu propio coche que ni siquiera puedes leer, estoy una hora en un autobús leyendo”.

Y, sin embargo, los ciclistas están más vivos que nunca

¿Puede existir un transporte aún menos contaminante y mucho más barato que el transporte público?

Sí. Y existe desde hace 200 años.

Como medio de transporte la bicicleta apareció en 1817. La dirección que el ingeniero alemán Karl von Drais le adaptó permitió usarla verdaderamente como un transporte, pues ahora podía ir hacia cualquier lugar y no solo en línea recta como lo hacía antes. Los pedales los añadió el escocés Kirkpatrick Macmillan en 1839 y el diseño que hoy conocemos fue producido en 1885 por John Kemp Starley en Reino Unido. A Ciudad de México llegó en 1890, pero entonces eran un objeto de lujo por su alto precio y fue hasta 1952 que se popularizaron al iniciar la producción nacional.

Como transporte urbano, la bicicleta se usa desde finales del siglo XIX, cuando fue construida la California Cycleway que en 14 kilómetros conecta Pasadena con Los Ángeles. Pero unos años antes, a mediados del decenio de 1880, fue tan poderosa para ayudar a la emancipación de las mujeres, que ya no dependían de sus padres, hermanos ni esposos para ir de un lado a otro. La bicicleta las liberó. Más de un siglo entero después y a pesar de que Ciudad de México tiene un gran potencial para ser una ciudad de ciclistas por sus calles llanas y su clima formidable, nadie —casi nadie— se trasladaba en bici. Y es que en una metrópolis saturada de millones de automovilistas que no respetan los límites de velocidad, ni los altos, ni a los peatones, ser ciclista resultaba impensable.

Y, sin embargo, los ciclistas están más vivos que nunca.

Desde 2007, Reforma, la avenida más turística de Ciudad de México, cerró su circulación a los automóviles y la abrió a las bicicletas un día a la semana. Se trató de la inauguración de Muévete en Bici. Con este programa, el gobierno de la ciudad promovió, por primera vez, la movilidad no contaminante, acercó la bicicleta a las personas y demostró que cualquiera puede ser ciclista. A 12 años de su implementación no queda duda de su éxito: comenzó con siete mil asistentes y en 2018 rompió récord con 90 mil personas. El recorrido inició con 10 kilómetros; en 2009 se amplió hasta el Centro Histórico con 14 kilómetros, y en 2015 alcanzó 55 kilómetros al atravesar tres alcaldías de Ciudad de México, con lo que se convirtió en la tercera ciclovía recreativa más grande del mundo.

—¿Usted cómo se mueve?

—En bicicleta.

—¿Con 80 años?

—Mi mujer también. Vamos a nuestro ritmo. Y cuando salimos a cenar nos podemos tomar una segunda copa de vino.

Respondió Jan Gehl a Anantxu Zabalbeascoa en la entrevista que le hizo para *El País*, publicada el 13 de septiembre de 2016. El despacho de este arquitecto danés, Gehl Architects, dio clases durante cuatro días a 20 representantes del Gobierno de Distrito Federal sobre los beneficios de una ciudad ciclista bien planeada como Copenhague. Y es que así es esta ciudad del norte de Europa. Con 21 millones de habitantes menos, tiene por todos lados 205 kilómetros más de ciclovías que Ciudad de México. Todas están a nivel de calle, excepto por algunos puentes que existen porque hay canales que cruzar. Tienen más de metro y medio de ancho, con señalizaciones bien marcadas y los baches o las coladeras destapadas no existen porque hay mantenimiento continuo. Oficinistas. Directivas. Chicas con tacones. Hombres en traje. Jóvenes. Estudiantes. Personas de la tercera edad. Personas con las bolsas de la compra. Madres y padres con hasta 3 o 4 hijos en una bicicleta de carga. Adolescentes con mascotas.

Esta infraestructura invita a más de la mitad de su población a usar la bicicleta como principal medio de transporte sin importar la actividad que se realice, incluso es preferida sobre el transporte público porque suele ser costoso (24 coronas por el viaje más corto, que equivalen a poco más de 72 pesos). En promedio cada danés pedalea 16 kilómetros diarios, una distancia similar a la que hay entre el Zócalo de Ciudad de México y Ciudad Universitaria, a pesar de que en invierno las temperaturas llegan a menos 8 grados, con una sensación térmica todavía menor porque, al ser un puerto, la lluvia suele ser constante y los vientos fuertes.

Además de tener prioridad desde el diseño urbano, la bicicleta también la tiene desde la sincronización de los semáforos, que le da 7 segundos antes que a los automóviles en los cruces, así los ciclistas tienen este tiempo extra para avanzar de forma más segura sin otros vehículos en su camino. Lo que es sorprendente es la certeza de dejarla estacionada en el espacio público sin necesidad de atarla a algún poste o tubo: el ritual de seguridad consiste solo en rodear la rueda trasera con un candado, de manera que no puedan avanzar. ¿Que alguien la pueda cargar y robarla de esa manera? Impensable. Todo esto abona a que haya una cultura ciclista muy arraigada. Y esto se ha logrado gracias a un aspecto por sobre todo importante: la intermodalidad.

Copenhague tiene seis líneas más de tren suburbano que Ciudad de México, en una red que comprende 86 estaciones (aquí solo hay siete). Además de la amplia cobertura que ofrece a nivel urbano y suburbano, el S-Tog (como se le llama a este sistema) destaca por su diseño: su ancho es tan amplio que permite tener dos filas de asientos tan largos que pueden ser ocupados por hasta tres personas, tiene secciones silenciosas cubiertas por puertas corredizas de vidrio y áreas destinadas para subir con bicicleta y carriola, que están señaladas con iconos por fuera del tren, así el pasajero sabe en qué parte deberá subir desde antes de abordar. Esto es garantizar la intermodalidad: la posibilidad de recorrer largas distancias en bicicleta y combinarla con otro transporte público para hacer un solo trayecto.

“Muchas de las vías de la ciudad conectan parques y avenidas con grupos de oficinas y centros comerciales en donde existen áreas especiales para estacionar bicicletas en caso de cambiar de modo de transporte, ya sea un autobús o tomar un tren a ciudades cercanas; y cuando la persona regresa por su bicicleta cuenta con la seguridad de volver a encontrarla donde la dejó estacionada”.

Cuenta sobre otra posibilidad de intermodalidad Aníbal Sergio Martínez en una columna que escribió para *Reforma* el 10 de agosto de 2008. Este arquitecto fue uno

de los representantes que viajaron a la capital de Dinamarca y que regresaron a casa con un plan para poner la bicicleta a disposición de —casi— cualquiera.

El 16 de febrero de 2010 la bicicleta se apoderó del espacio público en Ciudad de México —o al menos de una parte importante— gracias a Ecobici. Se trató del primer sistema de bicicletas compartidas en América Latina, el segundo en América del Norte y el onceavo en tamaño del mundo. Así, esta ciudad se sumaba a las más de 600 que entonces ya contaban con un sistema de este tipo, que funciona en Copenhague desde hace más de 40 años.

“Esto nos pone al mismo nivel que ciudades como Barcelona, París y Washington”, dijo en la inauguración Marcelo Ebrard, entonces jefe de Gobierno del Distrito Federal.

Precisamente este sistema fue importado de Barcelona, donde también las bicicletas son rojas con salpicaderas blancas, lo único que las diferencia es el nombre. Ahí, Bicing fue implantado en 2007 junto a estaciones de autobús, Metro y tren para garantizar la intermodalidad. Aquí tuvo una primera etapa con 1,114 bicicletas y 85 cicloestaciones que abarcó las colonias Condesa, Roma, Juárez y Cuauhtémoc, localizadas en el centro de la ciudad y conocidas por ser los barrios de moda donde proliferan oficinas, comercios y restaurantes. Allá ya contaban con más de 150 kilómetros de “carril bici” cuando lo instalaron, acá no había ninguno. Por eso el día de la inauguración de Ecobici, ni siquiera los funcionarios se salvaron de sufrir un accidente: el director de Gobierno de la entonces delegación Cuauhtémoc, José de Jesús Covarrubias, terminó en el suelo por tratar de esquivar a un auto mientras recorrían la colonia Cuauhtémoc, aledaña a Paseo de la Reforma.

Finalmente, 10 meses después, el 14 de diciembre de 2010, Ebrard inauguró la primera ciclovía a nivel de calle en Ciudad de México. Nadie —casi nadie— la conoce por su nombre: se le llamó Modelo y mide casi cinco kilómetros que van desde Reforma, en su intersección con Circuito Interior, hasta Avenida Juárez y su intersección con Eje Central, donde empieza la peatonal Madero. “Se restaron metros

a la circulación de los automóviles en Reforma, pues el objetivo es que se promueva el uso de la bicicleta como una opción de transporte en la ciudad”, dijo entonces el jefe de Gobierno. Para que el diseño urbano privilegie a las personas, la infraestructura ciclista tiene que serlo a costa del coche, no del peatón.

Ecobici ha demostrado a los habitantes de Ciudad de México que existe una opción diferente al automóvil para trasladarse: una más rápida, más saludable y más limpia. Y lo pueden hacer sin preocuparse por dónde dejaron su bici ante la inseguridad de esta ciudad y la falta de biciestacionamientos adecuados en museos, edificios de oficinas, restaurantes, centros comerciales, librerías y hasta edificios del propio gobierno. A nueve años de su implementación, creció cinco veces la cantidad de bicicletas y de cicloestaciones: actualmente son seis mil y 480, y multiplicó por siete la cantidad de usuarios: al año acumuló 24 mil 100, ahora son 170 mil; inició en cuatro colonias y hoy se encuentra en 55 colonias en tres alcaldías. Esto ha permitido más de 57 millones de viajes en total: más de seis millones al año. El éxito es medible y pedaleable.

Antes de Ecobici y de las 25 ciclovías que existen actualmente, en Ciudad de México se realizaban 107 mil viajes diarios en bicicleta, ahora se hacen dos veces más: 240 mil. Y la cantidad de ciclistas aumentó en 600% de 2008 a 2016: antes eran 26 mil 586, hoy son 158 mil 524 personas las que eligieron moverse en bici.

Lo mejor que se puede hacer para cualquier ciudad es apostarle a la bicicleta y la infraestructura para usarlas, sobre todo en esta, donde más de la mitad de las personas viven por debajo de la línea de pobreza (con menos de \$2,654 pesos al mes) y donde siete de cada 10 adultos son obesos. Su precio puede ir desde los 3 mil pesos y su mantenimiento anual es mínimo, incluso puede hacerlo uno mismo. El precio de su infraestructura también es mínima: la inversión de la ciclovía Modelo fue de 12 millones de pesos, o de 2.4 millones por kilómetro. El beneficio a la salud es múltiple: una persona puede quemar hasta 2.5 kilos al año si pasa de 50 a 80 minutos pedaleando a la semana, pues es casi el 50% de la actividad física semanal

recomendada, lo que genera menos riesgos de enfermedades cardíacas, infartos y diabetes tipo 2, precisamente las tres principales causas de muerte en Ciudad de México: que en 2016 cobraron la vida de 26 mil capitalinos. Esto implica evitar 10 muertos al año, de acuerdo con un estudio realizado por Ecobici en 2016.

¿Te da miedo usar la bici por temor a sufrir un accidente? Es válido, pero según estimaciones de ARUP, firma inglesa de diseñadores y planificadores, los tres o cuatro meses de vida que se ganan al pedalear, superan los riesgos de sufrir un accidente. Y qué decir del ahorro en gastos médicos, que pueden ser de hasta 535.6 millones de pesos anuales. Por si la ganancia en salud no fuera suficiente, también se gana tiempo: tan solo la mitad de los usuarios de Ecobici sumaron un ahorro en menos de dos años de 2,065 días de no estar sentados en un auto en el tráfico.

¿No andas en bici porque hay contaminación ambiental? Usar este transporte, en lugar de un coche, tiene el mayor impacto en el ahorro de emisiones, pues ha evitado más de mil toneladas anuales de gases de efecto invernadero, los mismos que genera un automotor al recorrer 4.2 millones de kilómetros.

Es indiscutible que el uso de la bicicleta en la ciudad es una inversión que traerá múltiples beneficios en el corto y largo plazo: mayor salud, mayores ahorros de tiempo, dinero y gasto público, y mayor calidad de vida para todos. Si cada vez más personas comienzan a transportarse en bici, el medio ambiente mejorará, este transporte se visibilizará aún más y podrán reclamarse más espacios para circular con seguridad.

La bicicleta es una tecnología perfecta. A más de 200 años de su creación como la conocemos ahora no ha sufrido cambios. Cuesta hasta 50 veces menos que un automóvil. No hace falta recargarla. No usa gasolina. No contamina. No hay que verificarla, cambiarle llantas ni llevarla al servicio. Ocupa un espacio reducido y poca infraestructura. Funciona con nuestra propia energía y nos hace ganar salud. Puedes adaptarla para transportar a tus hijos, tus mascotas, una bolsa o hasta mercancía.

Permite tener una experiencia urbana libre. Si chocas con algo o alguien más no hay pérdida total. Sobre todo: no mata.

Y, ojalá, los ciclistas en esta ciudad estuvieran cada vez más a la altura de esta tecnología.

Por un lado, la falta de diseño urbano para la bicicleta los incita a incurrir en conductas no favorables para los otros usuarios de la vía pública, sobre todo los peatones. ¿Cuántas veces has visto a algún ciclista circular por la banquetta sin cuidar siquiera de las otras personas que también caminan por ahí? ¿Cuántas veces has visto a un ciclista circular en sentido contrario por las calles? ¿Cuántas veces has visto a algún ciclista pasarse el alto? El Reglamento de Tránsito de 2015 sí les permite pasarse el alto en vías secundarias, siempre y cuando se hayan asegurado de que no cruzará algún auto o un peatón, pero ¿cuántos de ellos y ellas sí cumplen con esta normativa? ¿Cuántos se han pasado sin importar que alguna persona cruce la calle, aunque se trate de un viejito o una persona con niños? ¿Funcionaría mejor si el ciclista tuviera su propio semáforo como ocurre en Copenhague para que así gane unos segundos extra —y también seguridad— frente al automóvil?

Por otro lado, a pesar de que en algunas zonas sí les favorece el diseño urbano, también es común ver a ciclistas que no respetan las reglas. Un ejemplo es en la ciclovía de Paseo de la Reforma, donde los usuarios llegan a circular en sentido contrario, aun en las zonas donde las señales en el suelo sí son claras para indicar el sentido correcto. Incluso, con la ciclovía en los carriles laterales de esta avenida, se atreven a ir sobre los carriles centrales donde el Metrobús comparte espacio con los automovilistas. Y, en cualquier parte de la ciudad, llevan puestos audífonos mientras circulan, por lo que pierden la atención en el entorno, o al menos una buena parte; si bien el Manual del Ciclista Urbano de Ciudad de México, publicado en 2011, no prohíbe su uso, sí recomienda usarlos solo en zonas libres de automóviles y permite usar uno en el oído derecho en donde sí exista tránsito para poder escucharlo.

¿Sabías de la existencia de este documento? Fue publicado a propósito de la inauguración de Ecobici, para que las personas conozcan no solo cómo usar la bicicleta para traslados cotidianos, sino para “leer la calle e incluso predecir las acciones de los otros usuarios”. ¿Las conductas inapropiadas de los ciclistas tienen que ver con el poco tiempo que tiene esta cultura en la ciudad? ¿Podría comenzar a solucionarse con una mejor difusión de estos reglamentos: desde carteles en las calles, anuncios en redes sociales y hasta una escuela cada domingo de Muévete en Bici, que no solo enseñe a andar en este vehículo, sino que también enseñe cómo moverse por la ciudad?

El primer espacio público es la banqueta

Hay una actividad que hacemos tanto que no nos damos cuenta de la importancia que debe de tener: desde la cantidad del presupuesto, el espacio destinado y hasta la calidad del diseño urbano.

Caminar.

Puede ser que no todos anden en bici, que no todos sepan manejar un auto, o que ni siquiera se hayan subido a un Metro, a un microbús, a un Metrobús en su vida, pero:

Todos somos peatones siempre.

Dice la Encuesta Origen Destino de 2017 que de 15.62 millones de viajeros en la Zona Metropolitana del Valle de México, 10.3 millones caminaron para llegar a su destino. Puede ser engañoso: si en toda Ciudad de México habitan y se mueven aproximadamente 22 millones de personas, no es tan atrevido decir que en esta ciudad hay —pueden ser más, quizá no menos— 22 millones de peatones potenciales. Todos han caminado o se han trasladado en silla de ruedas por esta

ciudad en algún momento de su vida. Y si no lo han hecho es porque la deficiencia de los espacios peatonales los repele.

Sergio Aníbal Martínez dice que, antes de la fundación de las ciudades, las personas caminaban hasta 4 kilómetros en una hora para satisfacer sus necesidades: una distancia parecida a recorrer —cada 60 minutos— el trayecto que va desde el Zócalo hasta el Monumento a la Raza. Sí, parece mucho, pero antes se hacía. Hoy los mexicanos caminan el mismo recorrido, pero en todo el día: una media de cuatro mil 200 pasos, de acuerdo con un estudio elaborado por académicos de la Universidad de Stanford en 2017. Eso es menos de la mitad de los 10 mil pasos diarios recomendados para tener una vida saludable. Tal parece que hemos avanzado en muchas cosas, pero no lo hemos hecho a pie.

Caminar no cuesta nada. Y si lo hacemos, ganamos mucho.

Va de nuevo: además de la bici, ofrecer más áreas peatonales en una ciudad como esta que tiene altos índices de obesidad, de pobreza, de tráfico y de contaminación es la mejor apuesta que puede hacerse. Caminar durante una hora ayuda a quemar hasta 200 calorías, además una persona puede alcanzar hasta 5.3 kilómetros por hora a pie, una velocidad muy parecida a los seis kilómetros a los que van los automóviles a vuelta de rueda con el tráfico diario de esta ciudad, que incluso puede reducirse hasta a tres en horas pico o si ha ocurrido algún accidente. Indudablemente es un modo de transporte 100% limpio y entre más se use, menos contaminación habrá.

Es importante que estos espacios caminables cuiden los materiales. Para el eje peatonal Reforma-Zócalo el concreto ha sido clave por sus bondades. Es resistente a altas temperaturas, lo que le otorga un abanico de beneficios. No se derrite como el concreto que tiene una alta capacidad para absorber hasta 95% del calor, mientras el asfalto capta entre 82% y 85%, por lo que sus materiales no se evaporan y no emite contaminantes. Por esta misma razón ayuda a mitigar los efectos de la isla de calor urbana. Aunque no existen datos sobre los beneficios específicos en este corredor, la

investigación de C40 Cities los compara con los de Portland, donde el concreto ayudó a reducir la temperatura media de esta ciudad de Estados Unidos en 0.5°C. Este material desde los suelos podría elevar los beneficios para Ciudad de México, pues en los últimos años su temperatura media anual ha pasado de 14°C a 18°C, resultado del proceso de urbanización (3°C) y otra parte del calentamiento global (1°C).

Por eso dejar de caminar o usar la bici porque estamos cansados, porque hay contaminación o porque nos da miedo sufrir un atropellamiento, se vuelve un círculo virtuoso: entre más lo hagamos, más activos y fuertes estaremos gracias al ejercicio; entre más lo hagamos, más calidad del aire habrá porque solo circularán transportes limpios; y entre más lo hagamos, menos coches habrá en el espacio público por lo que el riesgo de ser atropellados disminuirá gradualmente.

Pero si hasta ahora no caminamos es, precisamente, por falta de diseño urbano suficiente, bien hecho y que atraiga a las personas a hacerlo. De acuerdo con las normas internacionales, las banquetas deben medir mínimo 1.50 metros de ancho en zonas residenciales y 2.50 metros en comerciales; hay zonas de la ciudad donde apenas miden 30 centímetros de ancho o, simplemente, no existen.

“El primer espacio público de la ciudad es la banqueta”.

Así es para Felipe Leal que, al ser un arquitecto de la UNAM, se pregunta lo siguiente: “¿Por qué en otra parte de la ciudad la gente no camina dos o tres kilómetros para moverse de un lado a otro y aquí en CU sí lo hacemos? Ir de la Facultad de Arquitectura a Metro Copilco son dos kilómetros y las personas los caminan por el atractivo arquitectónico que hay en Ciudad Universitaria”. Algo parecido vio Jan Gehl en Venecia, donde dice que “es fácil caminar 10 mil, 15 mil y hasta 20 mil pasos por día, sin que se considere que uno ha recorrido una gran distancia. Es tan grande la riqueza sensorial y tan impresionante el espacio urbano circundante que la experiencia pasa desapercibida. Solo se camina”.

Si la calidad de una ciudad está determinada por la calidad de sus espacios públicos, entonces tener una buena banqueteta, amplia, sin guarniciones ni obstáculos es esencial. Más aún, si las fachadas alrededor son atractivas, la caminata no se sentirá, se disfrutará. Es lo que ocurre en el eje Reforma-Zócalo: se recomienda caminarlo aunque mida cinco kilómetros por la potencia de su atractivo visual y de su diseño urbano que privilegia el recorrido peatonal continuo.

Gehl lo resume con esta frase: “Caminar es la manera más agradable de moverse por una ciudad, pero exige ir despacio. Yo digo que no pierdes el tiempo, ganas la vida”.

Pero en esta ciudad se siguen perdiendo vidas porque el diseño urbano para el peatón es deficiente.

Casi no hay cruces peatonales. Tampoco hay balizamiento, esos postes pequeños y enanos que están dispuestos en serie sobre la calle para proteger a las personas de los autos. Ya ni hablar de banquetas amplias. Hay 46 carriles de seis vialidades con diferentes sentidos. Radios de giro amplios. Cincuenta kilómetros por hora. Camiones de carga igual a 8,500 kilogramos contra 75 kilos si es hombre, 68 si es mujer. Es una relación injusta. Así es el cruce peatonal más peligroso de Ciudad de México, según los datos de RepuBikla.

Así son los cruces peatonales más peligrosos de la ciudad

“El 31 de agosto de 2017, bajo las llantas de un tráiler, quedó el cadáver de un ciclista que fue atropellado cuando intentó dar una vuelta sobre la Avenida de las Granjas, en Azcapotzalco. La víctima murió cuando su cabeza golpeó con el pavimento, justo cuando caía un aguacero. Según testigos, el operador dio la vuelta a la derecha sin precaución, cuando la víctima iba pegada a la banqueteta. Tenía 20 años”.

Así narra Gerardo Olvera, en una nota publicada en *Reforma*, uno de los 15 asesinatos por atropellamiento que han ocurrido en los últimos cuatro años en la esquina de Avenida Camarones y Avenida de las Granjas en la alcaldía Azcapotzalco. Ocurrió en el cruce más peligroso de Ciudad de México.

Porque hay que decirlo: el atropellamiento es un asesinato.

Un accidente es una situación imprevista, “una cualidad que no pertenece a un sujeto pero que aparece de forma fortuita”, definió Aristóteles hace 23 siglos. En la Ley de Movilidad del Distrito Federal publicada en 2014, el automóvil —y cualquier vehículo motorizado— es el único usuario de la vía pública que es considerado como un riesgo para los otros. ¿Por qué las personas no conducen con más precaución y alerta si ya se sabe que una cualidad del automóvil es que, por su peso y su velocidad, puede matar a otros?

Y la falta de diseño urbano para el peatón es cómplice.

El encuentro de 8 carriles, así es el segundo cruce peatonal más peligroso de la ciudad: Avenida Chapultepec y Avenida Cuauhtémoc. Ahí han muerto 11 personas desde 2015.

Autos que van a 80 kilómetros por hora: así es el tercer cruce más mortífero de la ciudad: Río Pánuco y Río Hudson en la colonia Cuauhtémoc, donde se incorporan los que vienen del Circuito Interior, una de las vías primarias de Ciudad de México. Ahí han asesinado en 4 años —también— a 11 personas.

Los 10 cruces más peligrosos de esta ciudad se parecen: no tienen buenos señalamientos o ya están desgastados, son puntos de encuentro de amplias avenidas donde los autos van muy libres porque tienen demasiados carriles para circular y se permiten altas velocidades, las banquetas son muy reducidas.... De esos destaca uno: el de la Calle 28 con Avenida Lázaro Cárdenas, en la alcaldía Álvaro Obregón, al

norte de la ciudad: además de tener todo lo anterior, no cuenta con cruces peatonales en más de 500 metros, en su lugar hay un puente (anti)peatonal deteriorado, los autos invaden las banquetas, la gente camina y cruza como y por donde puede. Ahí también han matado a 11 peatones desde 2015.

Las personas mueren por caminar porque desde hace más de 70 años se le ha dado prioridad al automóvil.

El primer automóvil que funcionaba con gasolina llegó a México en 1895. Fue el estadounidense William Rex el que lo trajo. Las personas, acostumbradas a caminar y a los tranvías jalados por mulas y caballos, le temían. “¡Ahí viene el diablo! ¡Ahí viene el diablo!”, gritaban. Por sí sola una herramienta no tiene maldad, han sido las autoridades las que han generado que las personas desarrollen dependencia a los automotores al no ofrecer políticas públicas que desincentiven su uso, transporte público masivo de calidad, ciclovías seguras ni banquetas amplias. En su lugar han cedido la ciudad, sus edificios y su historia a la circulación vial. Si el exregente Ernesto P. Uruchurtu inició con la destrucción de algunos barrios a inicios de la década de 1960 para construir avenidas, se quedó muy lejos de que lo haría uno de sus sucesores: Carlos Hank González en 1979 para abrir paso a los ejes viales: taló miles de árboles y demolió alrededor de dos mil predios, por los que pagó una cantidad ínfima a los propietarios.

La destrucción en Ciudad de México fue tanta que se le conoció como “Carlos Zanjales Viales” y “Gengis Hank”, en referencia a Gengis Khan, el conquistador mongol que arrasaba con las ciudades que encontraba a su paso. Lo preocupante: “Empresarios, funcionarios públicos y periodistas aplaudieron la obra que auguraba la modernidad traducida en dos millones de metros cuadrados de asfalto con un grosor de 7,5 centímetros (‘65 veces el Zócalo’, calculó *El Heraldo de México*)”, relata *The New York Times* en una crónica escrita por Daniel Melchor y publicada el 27 de febrero de 2019.

Y los ciudadanos cayeron en la trampa. En la década de 1980 las personas en Ciudad de México abordaron gustosas sus automóviles nuevos, mientras 20 años atrás en Copenhague protestaban para exigir que las calles se liberaran de autos. Así, en 1962 la calle principal de la ciudad, Strøget, se liberó de vehículos automotores y hasta de una ruta de autobús y se peatonalizó. Aunque al inicio hubo escepticismo, los daneses se dieron cuenta de que era más cómodo caminar. ¿Por qué? Había espacio para hacerlo: había calles enteras dedicadas para ellos, sin obstáculos, llanas y, sobre todo, libres de autos. Además la calle se activó con terrazas de cafés y restaurantes. En el primer año el número de peatones creció 35%. Desde entonces hasta 2005, la superficie peatonal de esa ciudad creció siete veces: de 15 mil metros cuadrados hasta casi 100 mil.

¿Qué les hizo falta a los capitalinos para exigir un proyecto parecido? ¿Por qué desde hace más de 50 años en Copenhague las personas exigieron espacio para ellas y no para los autos mientras aquí no ha ocurrido eso? ¿Porque allá tienen más dinero que aquí? ¿Porque la gente de allá está más interesada en estos temas? ¿Porque es Europa y las circunstancias allá son diferentes? ¿Porque allá las distancias son más cortas? ¿Porque allá viven menos personas? ¿Porque allá hay menos autos y por lo tanto menos tráfico? ¿Porque allá se vive mejor que aquí? Puede que todo esto sea cierto, pero también puede que, aunque no exista nada de esto en una ciudad (dinero, interés de la ciudadanía, distancias cortas) o exista mucho de aquello en otra ciudad (personas, autos, tráfico), ganar más espacio para los peatones sí sea posible.

La peor crisis ambiental

Es 12 de marzo de 2016. Ese día Ciudad de México vivía su peor crisis ambiental en los últimos 14 años. Apenas dos días antes había sufrido los peores vientos en 10 años, que derribaron más de 200 árboles al alcanzar hasta 100 kilómetros por hora, pero que dejaron un cielo azul y limpio que pocas veces es visto por aquí. Cuando el viento se calmó, regresaron los contaminantes: el ozono alcanzó hasta 194 puntos

IMECA, casi el doble de lo recomendado. Aunque fue local, la emergencia fue tanta que el 15 de marzo de ese año, el entonces presidente de México, Enrique Peña Nieto, convocó a la Comisión Ambiental de la Megalópolis para endurecer las medidas antipolución, por lo que el Hoy No Circula aplicó hasta para vehículos con engomados 0 y 00, que están exentos de este programa porque, por ser de un modelo reciente, que no es superior a dos años, supuestamente emiten menos contaminantes.

Por su parte, ese mismo día, el jefe de Gobierno Miguel Ángel Mancera ordenó que el transporte público fuera gratuito durante tres días. A todas luces la medida pareció apropiada, salvo un gran detalle: al menos en la estación Insurgentes de la Línea 1 del Metrobús podía verse publicidad del banco Banorte en la que se leía algo así: “¡No pierdas el tiempo en el transporte público! Mejor compra un auto nuevo gracias a los créditos que tenemos para ti”. Así la paradoja en esta ciudad: sus autoridades permiten que los privados desacrediten su transporte público y promuevan más autos contaminantes en el espacio público.

Ese mismo año se cumplía una década del inicio de la guerra contra el narcotráfico que comenzó el expresidente Felipe Calderón, que hasta entonces había dejado más de 170 mil muertes. Ese 2016, en todo el país se registraron 20 mil 547 asesinatos. No fue tanta noticia, pero ese mismo año 31 mil 141 personas murieron en todo México por enfermedades relacionadas con la contaminación ambiental.

Los muertos por contaminación son muertes de las que nos enteramos poquito. Cuando alguien se muere en un asalto o por violencia, siempre es publicado en los medios, lo que despierta la indignación de las personas. y sobre todo en los periódicos de nota roja, en los que incluso el morbo puede saciarse con fotos de cuerpos ensangrentados, golpeados, baleados. Pero cuando alguien muere por contaminación no es noticia. ¿Por qué estos muertos nos importan menos?

“50°C en Australia y -50°C en Chicago. El mismo día. Es una emergencia internacional de la que nadie está hablando”.

Dijo en un discurso en el Congreso español el diputado por Podemos, Pablo Bustinduy, luego de que, a finales de enero de 2019, ocurriera la peor oleada de calor en el hemisferio sur mientras en el norte ocurría la peor helada.

Pero la contaminación ambiental no importa mucho porque las consecuencias a gran escala y largo plazo no se ven...

Los autos importan más que las personas

Vivimos en una civilización del traslado. Para hacer todo lo que hacemos tenemos que trasladarnos: trabajar, estudiar, comprar, viajar, pasar el rato. Son pocas las cosas que hacemos sin movernos; nos pasamos la vida haciéndolo. Así que aquí se fabrican y se venden más y más autos. En solo 10 años, de 2006 a 2016, la industria automotriz duplicó su producción: al pasar de 1.6 millones a 3.5 millones de unidades fabricadas por año. Aunque las comparaciones con otros años indican que 2018 no fue un año bueno para las ventas, en todo México se vendieron 1 millón 279 mil 495 de autos. Encima es una industria que da empleo a casi 1 millón de personas y que en 2014 aportó con 3% de la riqueza nacional.

Quizá no es tan arriesgado decir que no hay mayor prueba de que los autos son más importantes que las personas: en casi 20 años el número de autos circulando por la ciudad creció 42% (de más de 3.5 millones en 2000 a 5 millones en 2019), mientras que la población aumentó solo 19% (de más de 18.3 millones a 22 millones en el mismo periodo). Tan solo de 2011 a 2017, 80% de la inversión pública en movilidad fue para los coches y la pavimentación de sus vías, mientras que para los peatones se llegó a invertir solo 2% en 2011, año en el que la bicicleta no recibió ni un solo peso.

Tanta es la importancia de los autos en México, que es el 5º productor a nivel mundial. Tanta es la importancia de los autos en México, que por cada 10 millones de pesos

que otros países invierten aquí en toda la industria en general, dos millones de pesos se destinan para la automotriz. Tanta es la importancia de los autos en México que en 2017, a pesar de Donald Trump, la inversión extranjera directa para ellos logró un récord histórico desde que se tienen cifras comparables (a partir de 1999): fueron seis mil 866 millones de dólares, la mitad de la inversión total de Estados Unidos en México.

Quizás a los empresarios de la industria automotriz sí les salen las cuentas, pero a los ciudadanos no: un análisis del Banco Interamericano de Desarrollo demuestra que los problemas de congestión generan a Ciudad de México pérdidas anuales por dos mil millones 560 mil pesos aproximadamente. A esto se le suma que en países en vías de desarrollo se llega a gastar hasta 2% del PIB anual por consecuencias de accidentes de tránsito, lo dice el Banco Mundial. En cualquier caso, la industria automotriz no mueve tanto la economía nacional: México se encuentra en el lugar 46° del Índice de Competitividad Global de 2018; Dinamarca se encuentra en el 10° y Holanda está en el 6°, uno de los países más ciclistas del mundo donde ocho de cada 10 personas cuenta con bicicleta, mientras los que tienen un auto son cuatro.

Al final de cuentas, la inversión extranjera no deja de serlo: es dinero que no se queda aquí.

Debería ser inaceptable que el destino de 22 millones de personas en Ciudad de México se decida a partir de cinco millones de autos. Y, por supuesto, de los intereses de unos cuantos.

Mientras allá afuera se enriquecen a costa de nuestro tiempo, nuestra seguridad y nuestra salud, México ocupa el 7° lugar en el mundo por muertes por accidentes de tránsito, dice la Organización Mundial de la Salud en 2017. Por su parte, Ciudad de México es la urbe más dolorosa para transportarse, según la Encuesta del Dolor del Viajero, realizada por el *Institute for Business Value*; la más congestionada del planeta, de acuerdo con el índice de tráfico vehicular de la organización TomTom, que mide

esta variable en 174 ciudades del mundo, y un lugar mortal para los jóvenes de 15 a 34 años, que son las principales víctimas de accidentes de tránsito, lo dice el INEGI.

Estos datos son la prueba de que, a pesar de que sí se ha hecho algo para transformar la ciudad para el peatón, los ciclistas y las personas con discapacidad, se ha hecho muy poco.

“El corredor de Madero está muy bien, son buenas intenciones, pero es una cartita de presentación sobrevalorada. No es nada al lado de, por ejemplo, Pontevedra que es una ciudad de 150 mil habitantes y está toda peatonalizada. Si un pueblito ya lo hizo, ¿dónde está la proeza?”.

Dice Miquel Adrià sobre una ciudad española en la que su alcalde desde 1999, Miguel Anxo Fernández Lores, tiene muy clara una filosofía: “poseer un auto no te da derecho a ocupar el espacio público”. Mientras tanto, sobre el alcalde de Ciudad de México de 2000 a 2006, Andrés Manuel López Obrador, Adrià le reprocha que fue “un supuesto jefe de Gobierno de izquierda y lo que hizo fueron segundos pisos. ¿Dónde está esa lectura de izquierda?”. Así piensa este arquitecto catalán para el que “el Metro es el mejor transporte que existe: sobre todo, porque se da en otro nivel y no congestionas en un único plano. Es decir, si podemos trabajar en distintos niveles, ¿por qué tenemos que estar todos al nivel de superficie? Es algo que está probado: lleva más de 100 años funcionando en Londres, París, Nueva York y después se extendió a otros países. Aquí lo tenemos desde los 70 y ha funcionado muy bien. Es un Metro estupendo. Pero hay que mantenerlo y hay que seguir ampliándolo”.

Para mejorar la movilidad en esta ciudad de 22 millones de habitantes, la solución debe empezar por invertir en transporte público masivo y no en una obra para los automóviles que conducen dos de cada 10 personas, porque de esa minoría, la mayoría son privilegiados económicamente. Eso es la desigualdad. Que los que más tienen vayan en su auto sobre una vialidad construida con el dinero de todos, mientras las que menos tienen pasan una o dos horas en una combi en la que pueden

golpearse la cabeza al subir o en un microbús que se cae a pedazos, donde pueden ser asaltadas, borseadas y acosadas, donde llevan el brazo tenso de cargar a sus hijos porque prefieren protegerlos a ellos a pesar de que eso duela. ¿Para qué tienen hijos si no tienen coche? Eso es la desigualdad. Que los que menos tienen respiren los contaminantes generados por los que más tienen. Que las que más tienen vayan en su auto porque la ciudad se destinó para construir grandes vialidades que permiten manejar rápido, mientras las que quieren transportarse en bicicleta no pueden hacerlo porque no hay infraestructura adecuada y segura para hacerlo. Eso es la desigualdad. Que los que más tienen vayan en su auto y sientan que tienen derecho a ocupar el espacio público para estacionarlo, sin importar si bloquean toda la banqueta para los que quieren caminar por ahí y deben bajarse al arroyo vehicular donde pasan otros autos mucho más rápido que ellos. Eso es la desigualdad. Que los que no tienen tanto vayan en su auto, en el que gastan hasta más de la mitad de su salario para pagar la mensualidad, las llantas, el servicio, el seguro, el choque que quizá tuvieron con otro auto, porque prefieren eso a ir en un transporte público en el que gastan el doble de tiempo y pierden el doble de calidad de vida, ya ni hablar de ir en bici cuando viven a más de 20 kilómetros de su lugar de trabajo. Eso también es la desigualdad.

Desigualdad que se puede atacar desde el diseño urbano y mejorar la vida de todas las personas.

Esto lo entendió muy bien el arquitecto y urbanista brasileño Jaime Lerner desde hace más de 40 años, cuando en 1974 fue alcalde de Curitiba. En ese entonces esta ciudad de Brasil contaba con recursos limitados y había que hacer algo para que la gente se transportara; sin embargo, consideraba al Metro como algo caro y poco eficiente. Y es que, actualmente, realizar un kilómetro de este transporte masivo requiere de 100 millones de dólares, de acuerdo con Marco Priego, director de movilidad urbana de la organización *World Resources Institute* México. En su lugar, Lerner hizo un transporte a nivel de superficie que costó 100 veces menos que el subterráneo. Su lógica fue la siguiente: “Si quieres creatividad, quítale un cero al presupuesto. Si quieres sustentabilidad, quítale dos”. Así surgió la primera línea de

BRT en el mundo, con la que las personas podían ir de la periferia al centro en 25 minutos gracias al carril exclusivo para los autobuses de este sistema. Así, López Obrador fue el primer jefe de Gobierno que trasladó este modelo a Ciudad de México, con lo que ofreció una nueva forma de transporte a un menor costo: cada kilómetro de los 21 de la Línea 1 del Metrobús costó 36 veces menos que un kilómetro de Metro y en su totalidad costó seis veces menos que el segundo piso: poco más de 700 millones de pesos de recursos públicos. Además, por tratarse de un transporte sustentable recibió financiamiento del Banco Mundial por 5.8 millones de dólares y 1.1 millones de dólares del Banco de Japón.

Un año antes de la puesta en marcha del Metrobús, el 10 de enero de 2004, AMLO inauguró la primera ciclovía de Ciudad de México que ahora suma 59 kilómetros y que recorre la ciudad de norte a sur a lo largo del poniente. Su costo fue mínimo: 10 millones de pesos por cada kilómetro.

Así, el mismo jefe de Gobierno que construyó una de las grandes obras para los automóviles en Ciudad de México, también inició todo un movimiento de transporte sustentable en términos económicos y medioambientales. Si bien la primera ciclovía está subutilizada debido a la precariedad de su diseño —que consiste en pendientes elevadas en 45° que atemorizan al usuario en lugar de invitarlo a usarlas—, puso los ojos en la posibilidad de usar la bicicleta como forma de transporte cotidiana en esta ciudad. A 15 años de su implementación, esta ciudad cuenta con más espacios para los ciclistas, por lo que cada vez más personas piensan en la bici para trasladarse, e incluso hay más opciones en el espacio público —hasta de empresas privadas— para usar una. Ocurre lo mismo con el Metrobús: aunque la Línea 1 pudo haber sido un proyecto integral que mejorara las reducidas banquetas de Insurgentes para ofrecer más espacio al peatón en una de las avenidas principales de la ciudad, las sucesoras sí contemplaron esto, sobre todo con la Línea 4 del Centro Histórico, que rescató las banquetas en la parte oriente de la zona. A 14 años de su inauguración, el modelo se replicó y ahora Ciudad de México cuenta con siete líneas más.

Tu lujo contamina 65 veces más

En México a las SUV se les conoce como “mamá-van” porque es común que sean conducidas por madres que transportan ahí a sus hijos. Su éxito es tanto que, en 2017, 1 de cada 3 autos vendidos en el mundo fue una SUV, con lo que se triplicaron las ventas que tuvo hace una década, de acuerdo con la firma de investigación de automóviles JATO Dynamics.

Aunque en México, 2 de cada 10 autos vendidos fueron una SUV en ese mismo año, sus ventas rompieron récord: se comercializaron poco más de 300 mil; 7.8% más que en 2016. Mientras los autos compactos tuvieron un descenso en sus adquisiciones, la SUV fue el único tipo de vehículo que registró un aumento.

¿Por qué preferir conducir una SUV a un auto compacto? Comodidad. Lujo. Espacio. Tecnología para “estacionarse solas”. Cámaras integradas. Asientos removibles. Toda una promesa de seguridad para ti y tus hijos.

Si amas a tus hijos y estás por leer lo siguiente, puede que te des cuenta de que llevarlos en una SUV no sea tan buena idea. La promesa de comodidad y lujo es engañosa ante el doble de contaminantes que produce una camioneta contra un automóvil: una Jeep Grand Cherokee puede producir 96 toneladas de dióxido de carbono durante un recorrido de 200 kilómetros contra las 48 que produce un Honda Civic durante la misma distancia. Una persona que va sola en un automóvil grande puede producir tanto dióxido de carbono como si viaja en avión, mientras que si va acompañada de tres personas en un coche pequeño, el daño al medioambiente es tan bajo como si se traslada en tren. Esta es una conclusión de un estudio realizado por investigadores del Instituto Internacional para el Análisis de Sistemas Aplicados y el Centro Internacional para la Investigación Climática y Medioambiental.

Va de nuevo: el dióxido de carbono es generado principalmente por la combustión de la gasolina que ocurre dentro de los motores de los vehículos automotores y es el principal responsable del calentamiento global. A ti y a tus hijos les lastima el sistema nervioso central, sobre todo la médula y el encéfalo, los encargados del movimiento de todo el cuerpo, el sueño, el hambre, la sed y todas las acciones que necesitamos para vivir. Además, a su corta edad, les puede provocar hipertensión arterial y depresión.

Pero esto no es lo más grave.

Si los automóviles son los responsables de emitir 82% del dióxido de nitrógeno, una SUV puede emitir de 25 a 65 veces más que uno compacto. Esto de acuerdo con el *Centre for Science and Environment* de Nueva Delhi. El dióxido de nitrógeno daña directamente las vías respiratorias: las inflama y las irrita. Incluso a bajas concentraciones puede agravar las alergias infantiles. Aún no se acaba aquí: cuatro millones de niños en el mundo desarrollan asma cada año por este contaminante, aun cuando los niveles de contaminación están por debajo del límite de la OMS. El aire contaminado es más dañino de lo que pensamos, de acuerdo con una investigación publicada por la revista *Lancet Planetary Health* y retomada en un reportaje publicado en *The Guardian* el 10 de abril de 2019.

“Estamos criando una generación de niños con retraso en el crecimiento de la capacidad pulmonar”.

Dice Chris Griffiths, director del Centro Británico de Investigación Aplicada en Asma. Ciudad de México es la décima del mundo con la mayor cantidad de casos y la tercera de América Latina.

En 2001, Julia Roberts ganó el Óscar por protagonizar en Erin Brockovich a la mujer que da nombre a esta película dirigida por Steven Soderbergh. Ella no es abogada, pero comienza a actuar como una cuando en su trabajo, en un despacho de

abogados, inicia una investigación sobre una posible contaminación con cromo del agua que usan los habitantes de Hinkley, en California. Esto a causa de las perforaciones que realiza Pacific Gas and Electric Company (P&G), un gigante del gas natural y electricidad. En una de las escenas, Erin acude a casa de una mujer para explicarle que, aunque la compañía aseguró usar una especie de “cromo seguro”, sus investigaciones podrían demostrar lo contrario. La mujer voltea a ver a sus hijas que están nadando en una piscina llena de agua de Hinkley y, cuando se da cuenta del riesgo, corre hacia ellas con un par de toallas para sacarlas de ese caldo de cancerígenos.

¿Si tú supieras que tus hijos están expuestos de 2 a 5 veces más contaminantes al interior de tu automóvil —y más aún si es una SUV— no correrías a sacarlos de ahí?

“Dices que amas a tus hijos pero estás destruyendo su futuro”.

Una niña sostiene un cartel con esa consigna durante una marcha, realizada el 15 de febrero de 2019 en todo Reino Unido para protestar ante la inacción climática. Esta fue retomada en su cuenta de Twitter por la demócrata Alexandria Ocasio-Cortez, que con 29 años es la congresista más joven en la historia de Estados Unidos. Días antes, el 7 de febrero, junto a Ed Markey, senador de Massachusetts, presentó el *Green New Deal*, un plan medioambiental que plantea algo que han calificado de ambicioso y que incluso sus detractores, sobre todo republicanos, han llamado el *green dream*: tener una economía 100% limpia para 2050. Sueño o no, la propuesta quiere hacer frente a una pesadilla que se avecina: la catástrofe climática será inevitable si la humanidad no hace algo para controlar las emisiones de carbón en 10 años. El anuncio lo hizo un grupo de científicos del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático en octubre de 2018. Peor aún es que la catástrofe ya empezó y tiene rostro de bebés y de niños que serán adultos con pulmones prematuros.

¿Te parece impensable llevar a tus hijos en bici en esta ciudad?

¿Te parece impensable llevar a tus hijos en bici en esta ciudad?

“Esto es una gran estupidez”.

Respondió Jesús Martín Mendoza en un tuit que publicó el 11 de octubre de 2018. En su perfil de Twitter se describe como periodista y conductor de televisión en *El Heraldo de México*, y en esa red social quiso evidenciar, con foto y todo, a un hombre que lleva en su bicicleta a un menor, con casco, en el asiento para niños. Mendoza argumentó que el ciclista iba “zigzagueando entre autos y rebasando en carril de alta”. En la foto se percibe cómo el hombre usa este carril para dar vuelta a la izquierda en una calle de doble sentido dividida por un camellón.

Esto es completamente correcto para el ciclista.

Esto pasaría desapercibido —seguramente— si fuera un auto el que hiciera la misma maniobra.

Esto es extraño —para algunos— aunque el ciclista solo ejerza su derecho a circular por la vía pública.

Lo esperanzador es que para otros no.

“Altamente sancionado debe ser el automovilista irresponsable. Pues quien pone en riesgo la vida del menor son los coches, no la bici”, le respondió @PabloDomit a @JesusMartinMx, que insistía con su argumento: “Quien pone en riesgo al menos es su propio padre. NO debe circular por ahí. Pero ese *chicleterismo pseudo europeo* no te deja ver la realidad”. Sí, *chicleterismo pseudo europeo*: al parecer un nuevo término acuñado por este periodista.

Si volteamos a ver el *chicleterismo pseudo europeo* destaca que, por ejemplo, en Copenhague no es “una gran estupidez” que los padres lleven a sus hijos en bicicleta.

Sí. En Dinamarca los menores de 7 años deben ir en una bicicleta conducida por un adulto y es cotidiano que lo hagan en una bicicleta de carga o cargo bike. Incluso así como aquí tenemos un Oxxo en cada esquina, allá hay una amplia oferta de tiendas y 30 marcas que venden este tipo de vehículos, como TRIOBIKE o Butchers & Bicycles. Si bien el precio podría parecer no tan accesible: una bicicleta de carga puede costar más de 5 mil euros (unos 110 mil pesos), ya no hace falta gastar en una SUV que puede costar hasta 4 veces más (unos 400 mil pesos).

La bicicleta de carga es la SUV danesa. En Copenhague hay hasta 40 mil y 3 de cada 10 familias la usan.

¿Te parece impensable llevar a tus hijos en bici en esta ciudad?

Visualiza al vendedor que transporta sus garrafrones en una bicicleta de carga, lo mismo con el que vende café y pan todas las noches. Aunque más rústica, ellos conducen una bicicleta de carga todos los días, lo hacen a su ritmo e incluso es común que los autos bajen su velocidad al pasar al lado de ellos. Sin la intención de compararlos con garrafrones o pan de dulce, llevar a tus hijos en bici en esta ciudad parece más posible de lo que piensas.

¿O te sigue pareciendo impensable?

Si es así, puede que tengas razón. Pero puede que no sea tu culpa.

“Aquí no se puede porque no somos Europa”

Curitiba es una ciudad ubicada al sureste de Brasil. En 1970 era una ciudad dormitorio y de paso para los que se movían entre las áreas agrícolas aledañas y São Paulo, que está a casi 6 horas de ahí en auto. En ese tiempo Curitiba tenía poco más de 600 mil habitantes, 100 mil menos que los que tenía Copenhague una década

antes (poco más de 700 mil). Igual que ocurrió en distintas ciudades en el mundo, entre 1940 y 1960 la población curitibana se duplicó: pasó de 140 mil a 360 mil habitantes. Igual que ocurrió en distintas ciudades del mundo: los habitantes comenzaron a desplazarse hacia la periferia donde las favelas crecían y crecían, mientras los autos dominaban el centro de la ciudad. Igual que ocurrió en distintas ciudades del mundo: los planificadores centraron sus esfuerzos en la circulación de los vehículos y demolieron edificios históricos para construirles más vías.

En 1964, Jaime Lerner estaba por graduarse de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Federal de Paraná. Al tiempo que Gehl, Lerner también defendió a las personas, pero al contrario del danés, el brasileño no tuvo que salir de su ciudad para observar lo que pasaba ahí y darse cuenta de que “cuando se amplían las vialidades se estrecha la mentalidad y se destruye la historia”. Con esto en mente, antes de terminar la carrera ideó, con un grupo de compañeros, el Plan de Circulación de Curitiba, a petición del entonces alcalde Ivo Arzua. La ciudad ya contaba con el plan Agache, realizado en 1943 por el arquitecto francés Alfred Agache e implementado en 1954 por Ney Braga, entonces alcalde de Curitiba, que proponía todo lo contrario a Lerner: el auto como “el medio de transporte del futuro”, para el que había que dedicar todo el espacio posible en avenidas de hasta 60 metros de ancho sin importar si se tenían que demoler numerosos edificios.

Arzua le cerró el paso al automóvil y para implementar el Plan de Circulación de Curitiba creó en 1965 el Instituto de Investigación y Planificación Urbana de Curitiba (IPPUC), que Lerner presidió en 1968 y 1969. Entonces el gobierno militar que había tomado el poder en 1964 se consolidaba y Braga, el mismo que 15 años antes se había decidido por los coches, era senador de Brasil y entendió muy bien el plan de ciudad de Lerner cuando decía que “los planificadores deben tomar en cuenta la realidad social y política”. Y lo nombraron alcalde de Curitiba en 1971.

La Rua XV de Novembro es la calle más importante de Curitiba. Oficinas. Tiendas. Cafeterías. Bares. Hoteles. Edificios de alto valor arquitectónico. Como el Palacio

Avenida, inaugurado en 1929 como un proyecto arquitectónico que integró tiendas de alta costura, casas matrices de bancos y una de las primeras y más grandes salas de cine en esa ciudad. Actualmente alberga las oficinas del banco HSBC. Las personas acudían a todo esto en automóvil, por lo que, antes del Plan de Circulación de Curitiba, se contemplaba la construcción de un nuevo viaducto para unir esta vialidad con la plaza central y desahogar el tráfico vehicular. Pero Lerner dijo que no. Así que su primer proyecto fue un plan para peatonalizarla.

Igual que ocurrió en Madero casi 40 años después, en la Rua XV de Novembro también hubo una gran resistencia por parte de los comerciantes: “Al principio se enojaron con el alcalde. La gente tenía el hábito de parar sus coches, comprar lo que quisieran y volver a sus vehículos”, cuenta Jonas Rabinovitch, miembro del IPPUC, en una crónica publicada en *The Guardian* el 6 de mayo de 2016. Lerner sabía que, más allá de convencer a los comerciantes, tenía que demostrarles el efecto que esta intervención tendría. Por eso actuó bajo su filosofía: “Actúa ahora y ajusta después” y llevó su plan con el director de obras públicas: “‘Necesito construir esto en 48 horas’. Él me miró y me preguntó ‘¿estás loco? Nos tomará al menos cuatro meses’”. Los trabajos empezaron un viernes, luego de que la corte cerrara y así los comerciantes no pudieran presentar una orden judicial para detenerlo. “Si hubiéramos recibido una demanda, nunca lo hubiéramos hecho. Así que tuvimos el coraje de empezar y terminamos en 72 horas”.

La calle ya no era la misma. La mañana de un lunes de 1972, tres días después de iniciados los trabajos, Brasil amanecía con su primera calle peatonal, donde los comerciantes se encontraron con niños dibujando en lugar de autos circulando. Recuerda Lerner que uno de los comerciantes le dijo: “guarda esta petición como un recuerdo, porque ahora queremos toda la calle peatonalizada”.

La resistencia al cambio para realizar cambios en las ciudades viene mayormente de la ciudadanía.

Pero aunque este miedo al cambio venga de la ciudadanía, la responsabilidad de tenerlo no.

Hace falta un trabajo de información y socialización por parte de las autoridades, los arquitectos y los urbanistas para que las personas conozcan los beneficios y las consecuencias de cualquier proyecto que se atreva a desafiar el statu quo.

Va de nuevo: no se trata de intentar ser como Europa por aspiracionismo, sino de que si ahí se hace algo y funciona para tener una ciudad más sostenible, también puede funcionar aquí. Incluso podemos voltear a ver otras ciudades latinoamericanas, como Curitiba y Medellín como punto de partida para pensar soluciones para los problemas de Ciudad de México. Y es necesario mostrarle otras formas de experiencia urbana a las personas, para que sean conscientes de que podemos vivir mejor.

“¿No se da cuenta de que ahora hay más gente delante de su escaparate?”, preguntaba Jan Gehl. “Está probado que la circulación de personas, no de coches, favorece el comercio. Es fundamental documentar eso. Los ingenieros manejan datos sobre el tráfico de automóviles, pero apenas sobre el movimiento de las personas. Ese conocimiento es clave para negociar”.

Felipe Leal recuerda que Madero se hizo con la sociedad, los comerciantes, los trabajadores y los hoteleros. “No querían el proyecto, por eso se los presentamos, hicimos varias reuniones, hablamos con ellos y llegamos a acuerdos”. El arreglo para lograr la calle peatonal más importante de Ciudad de México fue hacer cierres paulatinos y trabajar por tramos para que los comercios no cerraran. Así, se emprendió un programa piloto con conos para cerrar día con día para simular lo que pasaría.

“Queríamos ver qué pasaba un lunes y cerramos una parte con conos ese día. Los comerciantes decían: ‘no, es que se va a colapsar y no van a llegar los clientes’. Lo cerramos y de todas formas llegaron los clientes. Nos dijeron ‘bueno, es que los lunes

no viene nadie'. A la siguiente semana cerramos lunes y martes. Todo siguió igual: no dejó de llegar la gente. Dijeron: 'cuando llegue el viernes ahí sí va a colapsar'. Lo cerramos, y lo mismo. Fue complejo trabajar por partes: tuvimos que poner placas de acero para que la gente pasara a los comercios y siempre se garantizaron los servicios de luz”.

No perderse del entorno

Para recuperar espacios para el peatón, en ocasiones se tiene que recurrir a acciones que, a simple vista, pueden despertar desacuerdos. Para ampliar la banqueta en Avenida Juárez se movieron los árboles que estaban plantados de forma aleatoria para ordenar el paso. “¡Ecocidas! ¡Ecocidas!”, cuenta Leal que les llegaron a decir. ¿Qué tan válido es remover —que no talar— árboles de una banqueta para hacerla más amplia? ¿Qué es más preferible: calles sin banquetas anchas pero con árboles o calles sin árboles pero con banquetas amplias?

—“Banquetas más amplias con vegetación”, responde Juan Manuel Berdeja Maldonado, ingeniero en transporte y maestro en Arquitectura sustentable.

—“¿Y si hay que sacrificar una por la otra?

—“Banquetas amplias. En algún momento les llegará la vegetación”.

Berdeja es un ingeniero en transportes mexicano y ha dedicado sus esfuerzos a garantizar más espacios para los peatones en Ciudad de México. Ha trabajado en organismos públicos y asociaciones civiles, como el ITDP, el Centro Mario Molina y la Secretaría de Movilidad de Ciudad de México. Actualmente es director de planeación del municipio de Puebla y también es colaborador de RepuBikla.

La Alameda Central es el claro ejemplo de la recuperación de un espacio para los peatones. Incluso una de sus medidas es que la circulación de bicicletas y patinetas solo está permitida en el perímetro, pero no en el interior para no atentar contra el

paso peatonal. Lo que también abre otro debate: ¿Es posible que peatones, bicicletas, patines, todas las opciones de movilidad no contaminante, circulen en el mismo espacio?

Cuenta Gehl que cuando las calles exclusivamente peatonales comenzaron a aparecer en Europa en la década de 1960, solo existían dos modelos posibles de vías: las que eran usadas por automóviles y las que eran usadas por las personas de a pie. Con el tiempo empezaron a surgir distintos tipos de calle para dar soluciones de transporte. Ahora los planeadores tienen más opciones para trabajar: calles de tránsito vehicular exclusivo, áreas peatonales con vías para que pase el tranvía (como ocurre en Ámsterdam, Múnich y otras ciudades en Europa), calles para peatones y bicicletas (como ocurre en Berlín o Hamburgo, por ejemplo).

Sí es posible compartir el espacio, siempre y cuando se cumpla una condición: que exista un buen contacto visual y que los que se mueven a pie o en bici presten máxima atención a su entorno en todo momento. Igualmente habría que analizar qué espacios son susceptibles de hacerlo: ¿podría compartirse la circulación en Madero con ciclistas cuando hay días en que las aglomeraciones de gente son tan grandes que las personas caminan casi una detrás de la otra? ¿podría compartirse la circulación en la Alameda donde el flujo de personas es más relajado? ¿y qué decir de una avenida con andadores y banquetas anchas?

El asunto es que las personas en Ciudad de México no están atentas del camino de otros ni de sí mismos: es común ver a peatones ensimismados en sus celulares mientras caminan, por lo que también se pierden de la experiencia urbana. Los ciclistas no se salvan de esto, algunos de ellos también se atreven a sacar sus celulares o a conducir con imprudencia y a alta velocidad sin importar si alguien camina por ahí. Es esencial prestar atención al entorno. Esto hace posible que en ciudades como Ámsterdam o Múnich hasta un tranvía pueda compartir espacio con el peatón y los ciclistas y nadie —casi nadie— sale lastimado. ¿Por qué no pasa? Porque la mayoría de las personas van atentas a su entorno.

¿Y las personas?

“Para mí el trato con los vecinos es lo más difícil porque yo soy arquitecta y no nos enseñan a hablar con la gente”.

Dice Yazmín Viramontes, la directora general de Camina, una asociación civil mexicana que desde 2015 trabaja para hacer más lugares más caminables a través del urbanismo táctico.

El urbanismo táctico es eso que Leal hizo en Madero al colocar conos en un espacio destinado a los autos para demostrar cómo funcionaría si se ganaba para el peatón. La diferencia entre Madero y esta propuesta es que estas intervenciones son temporales pero su objetivo es que las personas se den cuenta de que tienen las herramientas para cambiar las calles y convertirlas en entornos peatonales seguros permanentes. Pueden ser huacales, cubetas, costales, llantas, sillas o cualquier otro objeto lo suficientemente visible y grande, como los que suelen utilizar los viene viene para apropiarse del espacio público y utilizarse como un estacionamiento privado. Solo que aquí la lógica es al revés: se trata de trabajar sobre una calle en la que, al cruzar o caminar, el usuario se sienta inseguro ante la velocidad de cualquier vehículo automotor o incómodo a causa de obstáculos como coladeras abiertas, postes mal cortados, tornillos salidos.

“Mucha gente piensa que no se le puede quitar espacio al vecino que se estaciona ahí, que es peligroso o que simplemente no se puede. Encontramos que el primer tema para atender es el miedo al cambio. Por eso nos dimos cuenta de que para lograr cualquier proyecto es necesario dividir el tema en dos partes: la social y la referente a la infraestructura. No podíamos hacer una sin la otra. Al realizar alguna intervención nos encontramos con diferentes opiniones y éramos solo cuatro arquitectos. Nos dimos cuenta de que necesitábamos hablar con los vecinos sobre el

proyecto y hacerlo en términos coloquiales, en lugar de decirles algo técnico como 'radio de giro'".

Precisamente una reducción en el radio de giro fue lo que pudo haber salvado al ciclista de 20 años que murió en el cruce más peligroso de la ciudad. ¿Y qué es eso? Es la capacidad de un vehículo que va sobre una calle para dar la vuelta hacia otra. Funciona con una relación muy sencilla: entre más grande sea el radio de giro, más rápido dan vuelta los coches. Las intervenciones de Camina buscan hacer extensiones de banqueta en las esquinas para que el peatón tenga más espacio y más seguridad, mientras los automovilistas tienen menos espacio para dar la vuelta con menor velocidad.

Es lo que se debe comunicar del diseño urbano para que las personas entiendan que no se trata de quitarle espacio al automóvil y que por lo tanto habrá más tráfico o que ya no tendrán dónde estacionarlo, sino de dar más seguridad para todos, al tiempo que se promueven los transportes más limpios para el medio ambiente y más convenientes para la salud. Es una tarea de los arquitectos y urbanistas, sí, pero, ¿por qué no podrían entrar personas de otras disciplinas como los comunicólogos, sociólogos, antropólogos e incluso filósofos? Así la ciudad podrá hacerse con la ciudadanía, que estará fortalecida con información y tendrá mejores herramientas para la participación.

Y si hay un buen gobierno, tendrá la capacidad de negociar los intereses de todos. Como dice Adrià: "No hay que esperar a que exista una oposición frontal en cada caso para ver qué hacemos. Además esas oposiciones hasta ahora han servido para frenar algún proyecto, no para echarlo a andar. Hace falta comunicación, porque si no es muy difícil convivir. La ciudad es el lugar común de la gente que no tenemos nada en común".

Mientras este arquitecto español defiende la peatonalización de todo el Centro Histórico, siempre y cuando esté acompañado de un transporte público que pueda

garantizar el acceso ahí, el mexicano Felipe Leal no está de acuerdo porque “tienes que tener los vehículos de emergencia, sacar la basura, surtir y liberar. Lo que sí queda claro es que la gente lo está pidiendo más. Es muy delicado y selectivo. Pero sí puedes peatonalizar en otras partes de la ciudad: como en los cascos históricos, por ejemplo, los centros de las alcaldías y a partir de estos se empieza a reproducir. Es un principio a nivel de barrio. Lo segundo es desde los puntos de concentración de personas que tienen que ver con las terminales de transporte: alrededor de metro Tasqueña, Pantitlán... Que de esos puntos de concentración no se haga solo en la estación, sino todo el entorno”. Otro mexicano, Mauricio Rocha está del lado de Adrià: “es importante que el Centro Histórico se vuelva peatonal: le va a dar otra vida, otra dinámica y más importancia al peatón. Es una zona muy importante donde funciona este espacio público”.

Por su parte, la doctora Carla Narciso, que es portuguesa y ha hecho carrera en el servicio público en su país natal antes de ser profesora en la UNAM reconoce lo siguiente: “Yo soy bien pesimista. Si miras la historia te dice que es muy difícil cambiar todo esto, porque el poder en México es muy fuerte. Pero también leí algo de Saramago que decía que: ‘Solo los pesimistas quieren cambiar el mundo porque para los optimistas todo está perfecto’”. Pareciera que la vida de los habitantes de Ciudad de México es una historia escrita por Saramago, como su *Ensayo sobre la ceguera*, en el que la incapacidad de ver, y no porque aquí seamos ciegos sino porque no queremos ver, lleva a los personajes a vivir en el caos. Y al igual que en su novela, la ceguera en esta ciudad es una epidemia que no deja ver las posibilidades para salir de este letargo diario en el que aceptamos vivir. Somos unos miopes: no vemos, o no queremos ver, que podemos vivir mejor.

En el país de los ciegos, el auto es el rey.

Llevar la información y la educación a los que no la tienen es la responsabilidad de tener ojos cuando otros los perdieron. Como dice la argentina Leila Guerriero: “Eso que consiste en reclamar, desde un lugar de privilegio, los derechos de quienes no los

tienen”. Solo así se dejará de relacionar al automóvil con el progreso, como apunta Gehl. A sus 80 años aún anda en bici, permanece optimista y tiene bien claro para qué es arquitecto: para “demostrar que hasta en la ciudad más inamovible se puede recuperar el espacio para las personas”. Su prueba de fuego es Broadway, una de las avenidas donde más tráfico vehicular había en Nueva York, era tanto que desde 1961 una mujer, la teórica urbana Jane Jacobs, pedía que se peatonalizara. Hubo que esperar hasta 2009 para que esto sucediera y sigue siendo uno de los lugares con más tráfico, pero ahora es peatonal. El danés está tan feliz de haberlo logrado que hasta lo canta: *“If I can make it there, I’ll make it anywhere. It’s up to you, New York, New York”*.

Si se puede hacer en Nueva York, Medellín, Copenhague, Curitiba, se puede hacer donde sea. Esa es la lección. Ser conscientes de que si ya ocurrió en alguna parte del mundo, aquí también puede ocurrir. Ganar cada vez más espacios peatonales, tener más y mejor transporte público, respirar aire limpio, estar más sanos, poder ir seguros en bicicleta, ir por la calle con tranquilidad, caminar. Sí, hay mucho en contra: la falta de voluntad política, el interés de los desarrolladores, el desinterés de una parte de la ciudadanía. ¿Entonces dejamos de intentarlo? Tal vez habría que empezar por imaginar. Como dice el arquitecto mexicano Enrique Norten en una entrevista para Así las cosas en enero de 2018: “Mientras no imaginemos la ciudad que queremos, no podremos mejorar”. Imaginar. Soñar. *¿A qué le tiras cuando sueñas, mexicana? ¿A qué le tiras cuando sueñas, soñador?*

Soñar no cuesta nada. Y si lo hacemos, podríamos ganar mucho: la ciudad posible.

Fuentes consultadas

Bibliografía

Alem, B. (comp.). (2011). *Comunicación y espacio público*. Buenos Aires: Ediciones Imago Mundi.

Álvarez-Gayou, J. (2003). *Cómo hacer investigación cualitativa: fundamentos y metodología*. México: Paidós.

Avritzer, L. (2002). *Democracy and the public sphere in Latin America*. Princeton: Princeton University Press.

Bauman, Z. (2003). *Comunidad*. Madrid: Siglo XXI.

Beltrán, A. (2003). *La bicicleta como medio alternativo de transporte para la ciudad*. México: UNAM.

Borja, J. & Muxí, Z. (2003). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electa.

Byrne, D. (2009). *Diarios de bicicleta*. Ciudad de México: Sexto Piso.

Carrión, J. (2012). *Mejor que ficción*. Barcelona: Anagrama.

Casar, M. (coord. (2008). *¿Qué tan público es el espacio público en México?* México: Fondo de Cultura Económica.

De los Reyes, A. (coord.). (2006) *Historia de la vida cotidiana en México. Tomo V, volumen 2. Siglo XX. La imagen ¿espejo de la vida?* México: Fondo de Cultura Económica.

Della Porta, D. & Keating, M. (2013). *Enfoques y metodologías de las ciencias sociales: una perspectiva pluralista*. Madrid: Akal Ediciones.

Di Biagi, P. (2006). *Los CIAM de camino a Atenas: espacio habitable y ciudad funcional. En El GATPC y su tiempo: política, cultura y arquitectura en los años treinta (135-148)*. Barcelona: Fundación Docomomo Ibérico.

Duhau, E. & Giglia, A. (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. México: UAM, Siglo XXI.

Escudero, A. (2018). *Una ciudad noble y lógica: Las propuestas de Carlos Contreras Elizondo para la Ciudad de México*. México: UNAM, Facultad de Arquitectura; Aguascalientes: Universidad Autónoma de Aguascalientes.

Filipe, C. (2017). *CdMx. Capital social Del racionalismo a la planeación estratégica: la producción ideológica del espacio público bajo el paradigma de la competitividad y el marketing urbano*. México: En Anuario de investigación del posgrado en Urbanismo UNAM.

Gehl, J. (2006). *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Barcelona: Reverté.

_____ (2014). *Ciudades para la gente*. Buenos Aires: Ediciones Infinito.

González, L. (2004). *Desafío metropolitano*. México: UNAM-Programa Universitario de Estudio sobre la Ciudad.

Guerrero, L. (2009). *Frutos extraños*. Colombia: Aguilar.

Gutiérrez, J. (2011). *Accesibilidad: personas con discapacidad y diseño arquitectónico*. México: Universidad Iberoamericana.

Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Barcelona: Akal.

Hernández, A. (2014). *Habla ciudad*. México: Arquine.

Hobsbawm, E. (1994). *Historia del Siglo XX*. Buenos Aires: Crítica.

Janssen, M., Ostrom, E., & Poteete, A. (2012). *Trabajar juntos*. México: Fondo de Cultura Económica.

Jaramillo, D. (ed.). (2012). *Antología de crónica latinoamericana actual*. Madrid: Alfaguara.

Kalach, A. (2010). *México: ciudad futura*. México: RM.

Koolhaas, R. (2016). *Acerca de la ciudad*. España: Editorial Gustavo Gili.

Lefebvre, H. (1976). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: RIGSA.

Ostrom, E. (2000). *El gobierno de los bienes comunes*. México: Fondo de Cultura Económica.

Quesada, M. (2012). *Curso de periodismo especializado*. Madrid: Síntesis.

Wolfe, T. (1984). *El nuevo periodismo*. Barcelona: Anagrama.

Tesis

Aponte, L, & Cardona, C. (2009). *Educación ambiental y evaluación de la densidad poblacional para la conservación de los cóndores reintroducidos en el Parque Nacional Natural Los Nevados y su zona amortiguadora*. Tesis de pregrado. Universidad de Caldas.

Cázares, M. (2018). *Urbanización y conflictos socioambientales en la Ciudad de México*. Tesis de licenciatura. Universidad Nacional Autónoma de México.

Coello, D. (2018). *La crisis de movilidad y contaminación atmosférica en la Zona Metropolitana del Valle de México*. Tesis de grado. Universidad Nacional Autónoma de México.

Garnica, C. (2018). *Análisis de los determinantes de la inversión extranjera directa en el sector automotriz mexicano: 2000-2017*. Tesis de licenciatura. Universidad Nacional Autónoma de México.

Hernández, J. (2017). *Participación ciudadana, planeación y diseño participativos en la Ciudad de México en el periodo 1997-2006*. Tesis de maestría. Universidad Nacional Autónoma de México.

Ortiz, A. (2017). *Uso del automóvil y movilidad urbana. política pública y fomento a la motorización en la ciudad de México*. Tesis de maestría. Universidad Nacional Autónoma de México.

Puga, A. (1991). *Gobierno, Democracia y Participación Ciudadana en el DF: del terremoto a la Consulta Popular*. Tesis de licenciatura. Universidad Nacional Autónoma de México.

Rivera, C. (2016). *La importancia del diseño urbano y el espacio público en la Ciudad de México*. Tesis de maestría. Universidad Nacional Autónoma de México.

Sánchez, D. (2007). *Avatares de una aparición urbana: el triple dos del Paseo de la Reforma*. Tesis de licenciatura. Universidad Nacional Autónoma de México.

Documentos electrónicos

Artículos de periódicos

Aguilera, M. (2014, 23 de septiembre). "Piden avances en proyecto de peatonalización del Zócalo". El Universal. Recuperado el 2 de mayo de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2014/piden-avances-proyecto-peatonalizacion-del-zocalo-1040490.html>

Alcántara, L. (2000, 16 de febrero). "Inician remodelación de la Alameda". El Universal. Recuperado el 19 de abril de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/7415.html>

Alcaraz, Y. (2005, 11 de marzo). "Cambiarán el rostro de la avenida Juárez". El Universal. Recuperado el 19 de abril de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/66539.html>

_____ (2007, 28 de agosto). "Una urbe peligrosa para caminar". El Universal. Recuperado el 20 de abril de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/86334.html>

Aldaz, P. (2012, 22 de noviembre). "Renuevan imagen en Pino Suárez". El Universal. Recuperado el 1 de mayo de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/114286.html>

Archundia, M. y Lagunas, I. (2005, 27 de enero). "Lidera la Cuauhtémoc accidentes de tránsito. El Universal. Recuperado el 20 de abril de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/65541.html>

Arellano, S. (2019, 28 de marzo). "Les falta compromiso: Oscar Edmundo Díaz". Crónica. Recuperado el 21 de mayo de 2019 de <http://www.cronica.com.mx/notas/2005/191211.html>

Ávila, S. (2014, 25 de mayo). "Retrato hablado: Tatiana Bilbao, al servicio de la arquitectura". Excelsior. Recuperado el 25 de junio de 2017 de <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2014/05/25/961254>

Beauregard, L. (2016, 10 de mayo). "La Ciudad de México suma dos días de crisis ambiental". El País. Recuperado el 21 de mayo de 2017 de https://elpais.com/internacional/2016/03/16/mexico/1458094001_828682.html

Becerril, I. (2017, 10 de noviembre). "Economía de la Ciudad de México crece 3.2%". El Economista. Recuperado el 21 de mayo de 2019 de <https://www.economista.com.mx/estados/Economia-de-la-Ciudad-de-Mexico-crece-3.2-20171110-0010.html>

Betanzos, M. (2008, 30 de abril). "La SRE, justo en el Centro de la Ciudad". Expansión. Recuperado el 1 de junio de 2017 de <http://expansion.mx/obras/arquitectura-y-construccion/la-sre-justo-en-el-centro-de-la-ciudad>

Bolaños, C. y Cuenca, A. (2009, 22 de agosto). "Modifican la movilidad interna del Perímetro A". El Universal. Recuperado el 27 de abril de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/97082.html>

Camhaji, E. (2017, 11 de febrero). "La lucha contra la contaminación se estanca en la Ciudad de México". El País. Recuperado el 21 de mayo de 2019 de https://elpais.com/internacional/2017/02/11/mexico/1486826862_301377.html

_____ (2017, 4 de marzo). "El Zócalo de la Ciudad de México crece y se rejuvenece". El País. Recuperado el 15 de mayo de 2017 de http://internacional.elpais.com/internacional/2017/03/04/mexico/1488596975_167678.html

_____ (2018, 22 de septiembre). “Matar y morir en Ciudad de México”. El País. Recuperado el 21 de mayo de 2019 de <https://elpais.com/especiales/2018/violencia-cdmx/>

Caparrós, M. (2018, 7 de noviembre). “Esperando a las máquinas”. El País Semanal. Recuperado el 20 de mayo de 2019 de https://elpais.com/elpais/2018/10/30/eps/1540902030_220311.html

Carrington, D. (2018, 14 de noviembre). “Diesel pollution stunts children’s lung growth, major study shows”. The Guardian. Recuperado el 21 de mayo de 2019 de <https://www.theguardian.com/environment/2018/nov/14/diesel-pollution-stunts-childrens-lung-growth-london-study-shows>

_____ (2019, 10 de abril). “Vehicle pollution 'results in 4m child asthma cases a year'”. The Guardian. Recuperado el 21 de mayo de 2019 de <https://www.theguardian.com/environment/2019/apr/10/vehicle-pollution-results-in-4m-child-asthma-cases-a-year>

Cuenca, A. (2000, 27 de julio). “Debe la próxima gestión realizar grandes obras”. El Universal. Recuperado el 17 de abril de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/13686.html>

_____ (2001, 13 de diciembre). “Ha invertido la IP 220 mdd en el centro de la ciudad”. El Universal. Recuperado el 20 de abril de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/38097.html>

_____ (2001, 15 de noviembre). “Piden vecinos los tomen en cuenta en el rescate del CH”. El Universal. Recuperado el 20 de abril de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/36796.html>

_____ (2008, 1 de julio). “Presenta GDF proyecto de tranvía para la ciudad”. El Universal. Recuperado el 30 de abril de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/notas/519109.html>

El Universal. (2003, 7 de diciembre). “Luz y sombra en el gobierno de López Obrador”. El Universal. Recuperado el 21 de abril de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/55410.html>

_____ (2014, 11 de febrero). “Símbolo del Centro Histórico”. El Universal. Recuperado el 23 de abril de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2014/impreso/simbolo-del-centro-historico-121609.html>

_____ (2014, 17 de marzo). “Las caras de Regina”. El Universal. Recuperado el 28 de abril de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2014/impreso/las-caras-de-regina-122218.html>

Estrada, Ana. (2015, 12 de junio). “Arquitectura responsable”. Milenio. Recuperado el 5 de diciembre de 2018 de <https://www.milenio.com/estilo/arquitectura-responsable>

García, A. (2018, 4 de diciembre). “Venta de autos en México sigue en números rojos; Nissan lidera el mercado nacional”. El Economista. Recuperado el 5 de diciembre de 2018 de <https://www.economista.com.mx/empresas/Venta-de-automoviles-en-Mexico-va-en-picada-Nissan-lidera-el-mercado-nacional--20181204-0067.html>

García, J. (2006, 13 de julio). “El Ayuntamiento de Barcelona implantará un servicio público de alquiler de bicicletas en 250 puntos de la ciudad”. El País. Recuperado el 20 de mayo de 2019 de https://elpais.com/diario/2006/07/13/catalunya/1152752847_850215.html

Golden, T. (1992, 22 de febrero). “Mexico City Journal; Is the Latest Idea for Curing Pollution Just Hot Air?”. The New York Times. Recuperado el 5 de abril de 2019 de <https://www.nytimes.com/1992/02/22/world/mexico-city-journal-is-the-latest-idea-for-curing-pollution-just-hot-air.html>

Gómez, L. (2002, 12 de enero). “Destinará el GDF \$12 mil 242 millones al programa integral de transporte”. La Jornada. Recuperado el 21 de mayo de 2019 de <https://www.jornada.com.mx/2002/01/12/032n1cap.html>

González, A. (2015, 16 de febrero). “Tramo de avenida 20 de noviembre será peatonal a partir de este domingo”. El Financiero. Recuperado el 5 de mayo de 2017 de <https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/tramo-de-avenida-20-de.html>

González, L. (2010, 9 de agosto). “Prefiere Ebrard modelos europeos”. El Universal. Recuperado el 30 de abril de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/notas/700550.html>

González, R. (2000, 4 de noviembre). “El Centro, ‘zona roja’ y lugar de riesgo: Coulomb”. El Universal. Recuperado el 12 de abril de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/18181.html>

Grajeda E. y Ruiz J. (2001, 15 de agosto). “Invertirán mil mdp en el CH”. El Universal. Recuperado el 20 de abril de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/32278.html>

Grajeda, E. (2003, 14 de noviembre). “Inaugura López Obrador obras en calle Tacuba”. El Universal. Recuperado el 20 de abril de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/notas/183822.html>

_____ (2004, 20 de septiembre). “Se encarece la zona Alameda”. El Universal. Recuperado el 22 de abril de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/62533.html>

Guerriero, L. (2018, 4 de septiembre). “Verdecitos”. El País. Recuperado el 7 de agosto de 2019 de https://elpais.com/elpais/2018/09/03/opinion/1535978297_188726.html

Hernández, E. (2019, 4 de marzo). “Los 9 cruceros donde más asaltan en CDMX”. El Universal. Recuperado el 5 de agosto de 2017 de <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/los-9-cruceros-donde-mas-asaltan-en-cdmx#imagen-1>

Lagunas, I. (2003, 1 de enero). “Rescatará GDF plazas Empedradillo y Tolsá”. El Universal. Recuperado el 20 de abril de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/notas/111679.html>

Laker, L. (2018, 19 de septiembre). “What would a truly walkable city look like?”. The Guardian. Recuperado el 21 de mayo de 2019 de https://www.theguardian.com/cities/2018/sep/19/what-would-a-truly-walkable-city-look-like?mc_cid=f845b6f6a9&mc_eid=359e0fba2a

Malkin, E. (2016, 13 de junio). “La contaminación en Ciudad de México va de mal en peor”. The New York Times español. Recuperado el 5 de abril de 2019 de <https://www.nytimes.com/es/2016/06/13/la-contaminacion-en-ciudad-de-mexico-va-de-mal-en-peor/>

Mancera, D. (2017, 27 de septiembre). "El metro de la Ciudad de México, un búnker contra los terremotos". El País. Recuperado el 12 de mayo de 2019 de https://elpais.com/internacional/2017/09/27/mexico/1506469442_437258.html

Medina, M. (2018, 24 de enero). "Un plan para la bici en Madrid". El País. Recuperado el 4 de mayo de 2019 de https://elpais.com/elpais/2018/01/23/i_love_bicis/1516737148_661181.html?rel=str_articulo#1516815046185

Melchor, D. (2019, 27 de febrero). "Las personas detrás del tráfico de Ciudad de México". The New York Times español. Recuperado el 5 de abril de 2019 de <https://www.nytimes.com/es/2019/02/27/trafico-ciudad-de-mexico/>

Miranda, M. (2013, 19 de abril). "A tomar conciencia sobre los monumentos". El Universal. Recuperado el 25 de abril de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/notas/917893.html>

Notimex. (2016, 22 de septiembre). "¿Cuántos autos circulan en la CDMX diariamente?". El Economista. Recuperado el 6 de mayo de 2019 de <https://www.economista.com.mx/politica/Cuantos-autos-circulan-en-la-CDMX-diariamente-20160922-0101.html>

_____ (2001, 8 de octubre). "Presentan estímulos fiscales en rescate del Centro Histórico". El Universal. Recuperado el 20 de abril de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/notas/26055.html>

_____ (2002, 4 de marzo). "Proyecta Fideicomiso reimpulsar este año al Centro Histórico". El Universal. Recuperado el 20 de abril de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/notas/52978.html>

_____ (2004, 16 de abril). "El centro, la zona más segura del DF: Ebrard". El Universal. Recuperado el 5 de abril de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/notas/217139.html>

_____ (2009, 21 agosto). "Inicia este sábado tránsito en Madero solo para peatones". El Universal. Recuperado el 22 de abril de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/notas/621243.html>

Ortuño, A. (2017, 28 de mayo). "Preservación y fealdad". Informador. Recuperado el 5 de abril de 2019 de <https://www.informador.mx/Ideas/Preservacion-y-fealdad-20170528-0125.html>

Palma, J. (2015, 16 de diciembre). "Estela de Luz en Reforma, obra devorada por la urbe". El Universal. Recuperado el 2 de mayo de 2017 de <https://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/df/2015/11/16/estela-de-luz-en-reforma-obra-devorada-por-la-urbe#imagen-1>

Pantoja, S. (2010, 28 de marzo). "Bicicletas no ruedan como estilo de vida en la capital". El Universal. Recuperado el 26 de junio de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/100985.html>

Páramo, A. (2014, 12 de enero). "Población flotante en el Centro Histórico". Excelsior. Recuperado el 25 de junio de 2017 de <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2014/01/12/937838>

_____ (2014, 27 de septiembre). "Centro Histórico, una década caminando". Excelsior. Recuperado el 1 de mayo de 2017 de <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2014/09/27/983908>

_____ (2015, 18 de noviembre). "Incrementa el número de habitantes en Centro Histórico". Excelsior. Recuperado el 25 de mayo de 2017 de <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2015/11/18/1058189>

_____ (2017, 4 de febrero). "Centro Histórico suma 15 años de mejoras... y falta". Excelsior. Recuperado el 5 de mayo de 2017 de <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2017/02/04/1144176>

Pérez, D. (2019, 7 de marzo). "Todo el centro histórico de Ciudad de México debería ser peatonal". El País. Recuperado el 21 de mayo de 2019 de https://elpais.com/cultura/2019/03/06/actualidad/1551889790_000344.html?id_externo_rsoc=FB_MX_CM

Pérez, R. (2019, 5 de abril). "Yo no fumaba": El estigma que enfrentan los pacientes de cáncer de pulmón en México". The New York Times español. Recuperado el 5 de abril de 2019 de <https://www.nytimes.com/es/2016/06/13/la-contaminacion-en-ciudad-de-mexico-va-de-mal-en-peor/>

Ramírez, B. (2018, 9 de septiembre). "Autoridad del Centro Histórico busca proteger edificios de fines comerciales". La Jornada. Recuperado el 2 de mayo de 2019 de <https://www.jornada.com.mx/ultimas/2018/09/09/autoridad-del-centro-historico-busca-proteger-edificios-de-fines-comerciales-4966.html>

Redacción (2010, 16 de febrero). "Se lesiona funcionario en arranque de Ecobici". El Universal. Recuperado el 17 de abril de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/notas/659116.html>

Redacción. (2010, 14 de diciembre). "Ebrard inaugura ciclovía en Reforma". El Economista. Recuperado el 5 de diciembre de 2018 de <https://www.economista.com.mx/politica/Ebrard-inaugura-ciclovia-en-Reforma-20101214-0099.html>

_____ (2010, 8 de noviembre). "Costó 360 mdp remodelar Plaza de la República". El Economista. Recuperado el 5 de diciembre de 2018 de <https://www.economista.com.mx/politica/Costo-360-mdp-remodelar-Plaza-de-la-Republica-20101108-0118.html>

Redacción. (2016, 15 de marzo). "El día más contaminado en el Valle de México". Milenio. Recuperado el 5 de diciembre de 2018 de <https://www.milenio.com/estados/el-dia-mas-contaminado-en-el-valle-de-mexico>

Redacción. (1996, 26 de junio). "Air Pollution Problem in Santiago, Chile, Is Critical". Los Angeles Times. Recuperado el 5 de abril de 2019 de <https://www.latimes.com/archives/la-xpm-1996-06-26-fi-18761-story.html>

Redacción. (2013, 27 de marzo). "Costo de la 'Estela de Luz' se elevó 192% respecto al acuerdo inicial". Excelsior. Recuperado el 25 de mayo de 2017 de <https://www.excelsior.com.mx/nacional/2013/03/27/890975>

Redacción. (2014, 18 de marzo). "Cuauhtémoc, delegación más peligrosa para ciclistas". El Universal. Recuperado el 30 de mayo de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2014/cuauhtemoc-delegacion-mas-peligrosa-para-ciclistas-996129.html>

Redacción. (2016, 1 de junio). "Microbuses ya no podrán circular en el Centro Histórico". Excelsior. Recuperado el 25 de junio de 2017 de <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2016/06/01/1096212>

Redacción. (2017, 30 de octubre). “¿Por qué nos tiene que preocupar el exceso de dióxido de carbono?”. El Financiero. Recuperado el 5 de mayo de 2018 de <https://www.elfinanciero.com.mx/tech/por-que-nos-tiene-que-preocupar-el-exceso-de-dioxido-de-carbono>

Redacción. (2018, 20 de marzo). “CdMx cae al lugar 129 en estudio sobre calidad de vida”. Milenio. Recuperado el 5 de diciembre de 2018 de <https://www.milenio.com/estados/cdmx-cae-129-estudio-calidad-vida>

Redacción. (2018, 30 de mayo). “El tránsito se centra en 27 km²”. El Herald. Recuperado el 26 de mayo de 2017 de <https://heraldodemexico.com.mx/cdmx/el-transito-se-centra-en-27-km2/>

Reina, E. (2016, 10 de mayo). “El reino de la confusión durante la contingencia ambiental en la Ciudad de México”. El País. Recuperado el 26 de mayo de 2017 de http://internacional.elpais.com/internacional/2017/03/04/mexico/1488596975_167678.html

_____ (2019, 2 de marzo). “Crece la preocupación sobre las medidas para combatir la contaminación en Ciudad de México”. El País. Recuperado el 2 de mayo de 2019 de https://elpais.com/sociedad/2019/03/02/actualidad/1551492696_763421.html

Robles, J. (2010, 21 de febrero). “El monumento vuelve a la vida”. El Universal. Recuperado el 26 de junio de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/100438.html>

_____ (2009, 23 de febrero). “Planean remozar plaza de la Republica”. El Universal. Recuperado el 26 de junio de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/94259.html>

_____ (2009, 25 de febrero). “Bajan en Regina 35% denuncias de ilícitos”. El Universal. Recuperado el 27 de abril de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/94291.html>

Rodríguez, A. (2010, 24 de diciembre). “Un éxito, el nuevo museo de la Revolución: recibe 11 mil visitantes cada fin de semana”. La Jornada. Recuperado el 2 de mayo de 2019 de <https://www.jornada.com.mx/2010/12/24/cultura/a04n1cul#>

Royacelli, G. (2013, 4 de diciembre). "Mancera da banderazo a Ciudad de la Salud". El Universal. Recuperado el 27 de abril de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/primer-plana/2013/impreso/construiran-en-tlalpan-la-ciudad-de-la-salud-43666.html>

_____ (2014, 11 de febrero). "Metamorfosis de una vía peatonal". El Universal. Recuperado el 27 de abril de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2014/impreso/metamorfosis-de-una-via-peatonal-121608.html>

Ruiz-Palacios, F. (2014, 16 de agosto). "Atropellan en promedio a nueve peatones cada día". El Universal. Recuperado el 1 de mayo de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2014/atropellan-diario-a-nueve-peatones-en-el-df-1030895.html>

Sánchez, A. (2017, 21 de diciembre). "Camionetas SUV rompen récord de venta en 2017". El Financiero. Recuperado el 1 de agosto de 2019 de <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/camionetas-suv-rompen-record-de-venta-en-2017>

Sánchez, A. (2018, 23 de marzo). "Industria automotriz da más empleos que nunca". El Financiero. Recuperado el 5 de diciembre de 2018 de <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/industria-automotriz-da-mas-empleos-que-nunca>

Sánchez, L. (2015, 13 de agosto). "Se apaga la Estela de Luz". Excelsior. Recuperado el 25 de mayo de 2017 de <https://www.excelsior.com.mx/expresiones/2015/08/13/1039974>

Santaaulalia, I. (2013, 29 de mayo). "La violencia pone en duda las estadísticas de seguridad en el DF". El País. Recuperado el 2 de mayo de 2019 de https://elpais.com/internacional/2013/05/29/actualidad/1369859378_670718.html

Serra, C. (2005, 31 de julio). "Jaime Lerner propone mejorar la ciudad mediante la "acupuntura"". El País. Recuperado el 2 de mayo de 2019 de https://elpais.com/diario/2005/07/31/cultura/1122760804_850215.html?rel=mas

Servin, M. (2007, 27 de julio). "En la delegación Cuauhtémoc, siete de las 10 colonias más conflictivas del DF". La Jornada. Recuperado el 25 de junio de 2017 de <https://www.jornada.com.mx/2007/07/28/index.php?section=capital&article=035n1cap>

Soto, C. (2018, 26 de febrero). "El segundo piso o cómo no hacer ciudad". Excelsior. Recuperado el 20 de mayo de 2019 de <https://www.excelsior.com.mx/opinion/cecilia-soto/2018/02/26/1222804>

Suárez, G. (2015, 21 de mayo). "Confinan un carril de 20 de noviembre para ciclistas". El Universal. Recuperado el 2 de mayo de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2015/confinan-un-carril-de-20-de-noviembre-para-ciclistas-1101751.html>

SUN-AEE. (2002, 29 de diciembre). "Restauran imagen del Centro Histórico". El Siglo de Torreón. Recuperado el 2 de mayo de 2017 de <https://www.elsiglodetorreon.com.mx/noticia/14786.restauran-imagen-del-centro-historico.html>

Valdez, I. (2016, 6 de abril). "Contaminación provocó 22 mil muertes en México: Ahued". Milenio. Recuperado el 5 de diciembre de 2018 de <https://www.milenio.com/estados/contaminacion-provoco-22-mil-muertes-mexico-ahued>

Valle, A. (2014, 25 de noviembre). "Rentas en Madero, sólo 2 dls. más baratas que en Masaryk". El Financiero. Recuperado el 5 de mayo de 2017 de <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/rentas-en-calle-madero-solo-son-dolares-mas-baratas-que-masaryk>

Zabalbeascoa, A. (2014, 27 de abril). "¿Se acerca el final de la gran arquitectura?". El País. Recuperado el 2 de mayo de 2019 de https://elpais.com/sociedad/2014/04/27/actualidad/1398626299_206791.html

_____ (2016, 11 de mayo). "Mauricio Rocha: La arquitectura es política". El País. Recuperado el 6 de mayo de 2019 de https://elpais.com/cultura/2016/05/06/babelia/1462549543_647615.html

_____ (2018, 11 de septiembre). "Jaime Lerner: El coche es el cigarrillo del futuro. Prácticamente va a desaparecer". El País Semanal. Recuperado el 6 de mayo de 2019 de https://elpais.com/elpais/2018/08/31/eps/1535729785_455010.html

_____ (2012, 9 de abril). "Heroico y cotidiano a la vez: el legado de Alison & Peter Smithson". El País. Recuperado el 6 de mayo de 2019 de https://elpais.com/elpais/2012/04/09/del_tirador_a_la_ciudad/1333964847_133396.html

_____ (2016, 13 de septiembre). “Jan Gehl: Una ciudad viva siempre está en construcción”. El País Semanal. Recuperado el 6 de mayo de 2019 de https://elpais.com/elpais/2016/09/14/eps/1473804328_147380.html

_____ (2017, 5 de marzo). “Tatiana Bilbao: Hoy el fin no es entrar en la enciclopedia, sino en la lista Forbes”. El País. Recuperado el 6 de mayo de 2019 de https://elpais.com/elpais/2017/03/06/eps/1488755157_148875.html

Zabludovsky, J. (2011, 22 de agosto). “Huele a Meados”. El Universal. Recuperado el 26 de junio de 2017 de <http://archivo.eluniversal.com.mx/columnas/91272.html>

Zamarrón, I. (2019, 28 de marzo). “Baja población, la debilidad del Centro Histórico”. El Sol de México. Recuperado el 2 de mayo de 2019 de <https://www.elsoldemexico.com.mx/metropoli/cdmx/baja-poblacion-la-debilidad-del-centro-historico-3244070.html>

Artículos de revistas

Amador, J. (2017, octubre). “Los sismos y el homenaje al arquitecto Enrique Cervantes”. Proceso.com.mx. Recuperado el 6 de mayo de 2019 de <https://www.proceso.com.mx/506151/los-sismos-homenaje-al-arquitecto-enrique-cervantes>

_____ (2002, septiembre). “Restaurará el Gobierno del DF fachadas de inmuebles privados”. Proceso.com.mx. Recuperado el 6 de mayo de 2019 de <https://www.proceso.com.mx/288324/restaurara-el-gobierno-del-df-fachadas-de-inmuebles-privados-2>

Andrade, K. (2016, agosto). “La Ciudad de México en los años 50”. Maspormas.com. Recuperado el 2 de mayo de 2019 de <https://www.maspormas.com/ciudad/la-ciudad-mexico-en-los-anos-50/>

Betancourt, E. (2000). “El rojo y el negro. Algunas consideraciones sobre el proyecto del Zócalo” [Versión electrónica]. Bitácora Arquitectura. Recuperado el 1 de mayo de 2017 de www.revistas.unam.mx/index.php/bitacora/article/download/33876/30929

Burdett, R. (2007, julio). “Sintiendo la Era Urbana” [Versión electrónica]. Recuperado el 04 de octubre de 2018 de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2526346>

Castillo, J. (2017, julio). “La metrópoli de lo informal”. Arquine.com. Recuperado el 4 de octubre de 2018 de <https://www.arquine.com/la-metropoli-de-lo-informal/>

De Coss, A. (2015, diciembre). “Guiar el crecimiento urbano: ¿pueden administrarlo la planeación y la arquitectura?”. Nexos.com.mx. Recuperado el 18 de enero de 2018 de <https://labrujula.nexos.com.mx/?p=618>

Escudero, A. (2004). “Carlos Contreras: la ciudad deseada” [Versión electrónica]. Bitácora Arquitectura. Recuperado el 1 de mayo de 2017 de <http://www.revistas.unam.mx/index.php/bitacora/article/view/26340>

_____ (2007, abril). “Carlos Contreras: primer urbanista del siglo XX en México”. discursovisual.cenart.gob.mx. Recuperado el 6 de mayo de 2019 de <https://web.archive.org/web/20090410080403/http://discursovisual.cenart.gob.mx/dvwebne08/diversa/divsemale.htm>

Fecht, D. y Vineis, P. (2018, noviembre). “Environment, cancer and inequalities—The urgent need for prevention”. Sciencedirect.com. Recuperado el 2 de mayo de 2019 de <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0959804918308190>

Germani, Gino. (1963, mayo-agosto). “Urbanización, secularización y desarrollo económico”. Revista Mexicana de Sociología. [PDF]. p. 625, UNAM, Vol. 25, No. 2. Recuperado el 2 de mayo de 2019 de https://www.jstor.org/stable/3538726?seq=1#page_scan_tab_contents

González, R. (2018, julio). “Contra su modelo de ciudad compacta”. Arquine.com. Recuperado el 04 de octubre de 2018 de <https://www.arquine.com/contra-su-modelo-de-ciudad-compacta/>

Hernández, A. (2016, mayo). “La obsesión con Chapultepec”. Arquine.com. Recuperado el 4 de octubre de 2018 de <https://www.arquine.com/la-obsesion-con-chapultepec/>

Herrera, S. (2014, febrero). “Ciudad peatonal”. Arquine.com. Recuperado el 04 de octubre de 2018 de <https://www.arquine.com/ciudad-peatonal/>

Kochen, J. (2017, 5 de agosto). “CUPA: El 'conjunto urbano mejor logrado del siglo XX en México’”. Arquine. Recuperado el 31 de julio de 2019 de <https://www.archdaily.mx/mx/877068/cupa-el-conjunto-urbano-mejor-logrado-del-siglo-xx-en-mexico>

López, P. (2015, septiembre). “El oriente de la Ciudad de México, uno de los olvidados”. labrujula.nexos.com.mx. Recuperado el 18 de enero de 2018 de <https://labrujula.nexos.com.mx/?p=618>

Medina, S. (2017, abril). “Los beneficios de Ecobici, las ciclovías y la peatonalización de Madero”. Nexos.com.mx. Recuperado el 18 de enero de 2018 de <https://labrujula.nexos.com.mx/?p=1226>

Pacheco, E. (2019, febrero). “Ciudades Inteligentes: 5 proyectos que delinear el futuro colaborativo”. Forbes.com.mx. Recuperado el 2 de mayo de 2019 de <https://www.forbes.com.mx/ciudades-inteligentes-5-proyectos-futuro/>

Redacción. (1996, enero). “Nueve sexenios, nueve regentes y el mismo culto al automóvil”. Proceso.com.mx. Recuperado el 2 de mayo de 2019 de <https://www.proceso.com.mx/171275/nueve-sexenios-nueve-regentes-y-el-mismo-culto-al-automovil>

_____ (1998, febrero). “Cumple 45 años, y 30 desde que la represión del 68 y la llegada del Metro opacaron su encanto”. Proceso.com.mx. Recuperado el 6 de mayo de 2019 de <https://www.proceso.com.mx/177555/cumple-45-anos-y-30-desde-que-la-represion-del-68-y-la-llegada-del-metro-opacaron-su-encanto>

_____ (2001, diciembre). “Anuncia AMLO la construcción de un “segundo piso” en Viaducto y Periférico”. Proceso.com.mx. Recuperado el 2 de mayo de 2019 de <https://www.proceso.com.mx/238685/anuncia-amlo-la-construccion-de-un-segundo-piso-en-viaducto-y-periferico>

_____ (2002, enero). “Viable, el segundo piso en Periférico y Viaducto, afirma Sheinbaum”. Proceso.com.mx. Recuperado el 22 de mayo de 2019 de <https://www.proceso.com.mx/239196/viable-el-segundo-piso-en-periferico-y-viaducto-afirma-sheinbaum>

Redacción. (2014, septiembre). “Despropósitos gubernamentales: 10 obras fallidas en México”. Revistacodigo.com. Recuperado el 2 de mayo de 2019 de <https://revistacodigo.com/arquitectura/despropositos-gubernamentales-10-obras-fallidas-en-mexico/>

Sánchez, C. (2017, agosto). "Centro Histórico: una ciudad bajo la ciudad". Gatopardo.com. Recuperado el 2 de mayo de 2019 de <https://gatopardo.com/reportajes/tzompantli-centro-historico-ciudad-de-mexico-excavaciones-guatemala/>

Suárez, A. (2004, agosto). "El centro histórico de la Ciudad de México al inicio del siglo XXI" [Versión electrónica]. Recuperado el 04 de octubre de 2018 de <http://www.revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/67/869>

Artículos Académicos

Montes, C. (2010). El CIAM IV y la Carta de Atenas. La contribución inglesa y los inicios del Grupo MARS. Universidad de Valladolid. Recuperado el 19 de noviembre de 2018 de <http://www3.uva.es/ega/wp-content/uploads/wells-coates.pdf>

De Rojas, J. (1986). Cuantificaciones referentes a la Ciudad de Tenochtitlan en 1519. El Colegio de Michoacán. Recuperado el 19 de noviembre de 2018 de <http://smtp2.colmex.mx/downloads/dr26z026x>

Portales web

Altamirano, C. (2018, 28 de noviembre). "Nueve de cada 10 cruces peatonales en la CDMX son inseguros: investigadores". Animal Político. Recuperado el 5 de diciembre de 2018 de <https://www.animalpolitico.com/2018/11/cruces-peatonales-inseguros-cdmx/>

Arena Pública. (2017, 18 de julio). "Mexicanos caminan 4 mil 692 pasos al día, menos que en otros países del mundo". Aristegui Noticias. Recuperado el 5 de abril de 2019 de <https://www.arenapublica.com/articulo/2017/07/18/6476/los-mexicanos-caminan-poco-segun-un-estudio-global>

Cabrera, R. (2018, 14 de julio). "El 'boom' de los centros comerciales en CDMX: 108 plazas nuevas en 12 años". Aristegui Noticias. Recuperado el 5 de abril de 2019 de <https://aristeguinoticias.com/1407/mexico/el-boom-de-los-centros-comerciales-en-cdmx-108-plazas-nuevas-en-12/>

De la Garza, B. (2016, 1 de febrero). "La bicicleta y la ciudad de México en el siglo XIX". MXCITY. Recuperado el 5 de diciembre de 2018 de <https://mxcity.mx/2016/02/la-bicicleta-la-ciudad-mexico-siglo-xix/>

González, E. (2015, 2 de septiembre). "No saturen el espacio público, háganlo lo más limpio posible". Iteso. Recuperado el 2 de mayo de 2019 de https://www.iteso.mx/web/general/detalle?group_id=2807234

Mateos, D. (2014, 7 de abril). "María Félix en el renovado Centro Histórico que no conocí". Mazaryk Tv. Recuperado el 5 de junio de 2017 de <https://masaryk.tv/77025/maria-felix-en-el-renovado-centro-historico-que-no-conocio>

Núñez, E. (2019, 1 de febrero). "La historia de Johana, una joven atropellada en CDMX y por la que sus padres buscan que no haya impunidad". Animal Político. Recuperado el 2 de mayo de 2019 de <https://www.animalpolitico.com/2019/02/johana-joven-atropellada-cdmx/>

Redacción. (2013, 4 de junio). "GDF quiere peatonalizar el Zócalo del DF". Animal Político. Recuperado el 5 de junio de 2017 de <http://www.animalpolitico.com/2013/06/gdf-quiere-peatonizar-el-zocalo-del-df/>

_____ (2017, 8 de agosto). "Cáncer, tercera causa de muerte en México". Gobierno de la República. Recuperado el 2 de mayo de 2019 de <https://www.gob.mx/salud/prensa/318-cancer-tercera-causa-de-muerte-en-mexico>

_____ (2011, 16 de febrero). "Más delitos en diez delegaciones del DF". Animal Político. Recuperado el 5 de junio de 2017 de <https://www.animalpolitico.com/2011/02/mas-delitos-en-diez-delegaciones-del-df/>

_____ (2014, 11 de marzo). "Línea 12 del metro cierra 12 estaciones por seis meses". Animal Político. Recuperado el 5 de diciembre de 2018 de <https://www.animalpolitico.com/2014/03/linea-12-del-metro-cierra-12-estaciones-por-seis-meses/>

_____ (2018, 19 de abril). "3 candidatos a la CDMX prometen construir más Metro... ¿Pero qué tan viable es?". ADNPolítico. Recuperado el 5 de diciembre de 2018 de <https://adnpolitico.com/cdmx/2018/04/19/3-candidatos-a-la-cdmx-prometen-construir-mas-metro-pero-que-tan-viable-es>

Rueda, R. (2016, 16 de octubre). “La basura, un archipiélago de olvidos”. Animal Político. Recuperado el 6 de mayo de 2019 de <https://www.animalpolitico.com/columna-invitada/la-basura-archipelago-olvidos/>

Velázquez, R. y Balderas, Ó. (2016, marzo). “El aire tóxico en la Ciudad de México provoca la intervención presidencial”. vice.com. Recuperado el 6 de mayo de 2019 de https://www.vice.com/es_latam/article/negwvd/el-aire-toxico-en-la-ciudad-de-mexico-provoca-la-intervencion-presidencial

Artículo de base de datos

Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos. (2017). “Monóxido de carbono”. Recuperado el 21 de mayo de 2019 de la base de datos EPA <https://espanol.epa.gov/cai/monoxido-de-carbono>

Aire CDMX. (2016). “Índice de Calidad del Aire”. Recuperado el 21 de mayo de 2019 de la base de datos AIRE <http://www.aire.cdmx.gob.mx/descargas/publicaciones/flippingbook/inventario-emisiones-2016/mobile/>

Census. Population:1790 to 1990. Recuperado el 1 de agosto de 2019 de <https://www.census.gov/population/censusdata/table-4.pdf>

Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social. (2018). “Estudio diagnóstico del derecho al medio ambiente sano”. Recuperado el 2 de mayo de 2019 de la base de datos CONEVAL <https://www.coneval.org.mx>

David, J; Gallegos, J; López, A; Nolasco, M; Ramírez, D y Villalta, C. (2018). “Análisis espacial para la reducción de la violencia letal”. Recuperado el 2 de mayo de 2019 de la base de datos México Evalúa <https://www.mexicoevalua.org/wp-content/uploads/2018/09/5013HomicidiosCDMX.pdf>

Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas. (2012). “Tecnologías de la información y las comunicaciones”. Recuperado el 2 de mayo de 2019 de la base de datos DANE <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/tecnologia-e-innovacion/tecnologias-de-la-informacion-y-las-comunicaciones-tic>

ECOBICI. (2013). “¿Qué es ECOBICI?”. Recuperado el 21 de mayo de 2019 de la base de datos ecobici <https://www.ecobici.cdmx.gob.mx/es/informacion-del-servicio/que-es-ecobici>

ECOBICI. (2013). “Estudio de la Reducción de Emisiones y los Co-Beneficios Generados por la Implementación del Programa ECOBICI. (2010, 2011, 2012)”. Recuperado el 21 de mayo de 2019 de la base de datos Ecobici https://www.ecobici.cdmx.gob.mx/sites/default/files/pdf/reduccion_gei_y_co-beneficios_generados_por_la_implementacion_del_programa_ecobici_201020112012.pdf

El poder del consumidor. (2018). “Corredores de Transporte Público: una acción para reducir CO2 dentro de la ZMVM”. Recuperado el 6 de mayo de 2019 de la base de datos El poder del consumidor <https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2018/04/corredores-tpe-reduccion-co2-final.pdf>

Fideicomiso para el Mejoramiento de las Vías de Comunicación. (2019). “Ciclo Vía de la Ciudad de México”. Recuperado el 20 de mayo de 2019 de la base de datos FIMEVIC <http://www.fimevic.df.gob.mx/ciclovia/ciclovia.htm>

Fideicomiso para el Mejoramiento de las Vías de Comunicación. (2019). “Metrobus Sistema de Transporte Colectivo”. Recuperado el 20 de mayo de 2019 de la base de datos FIMEVIC <http://www.fimevic.df.gob.mx/metrobus/antecedentes.htm>

GehlPeople Making Cities For People. (2008). “Cases”. Recuperado el 21 de mayo de 2019 de la base de datos GehlPeople <http://www.aire.cdmx.gob.mx/descargas/publicaciones/flippingbook/inventario-emisiones-2016/mobile/>

Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. (2017). “Invertir para movernos”. Recuperado el 6 de mayo de 2019 de la base de datos Invertir Para Movernos <http://invertirparamovernos.itdp.mx/>

Metrobús CDMX. (2004). “Declaratoria de necesidad para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el corredor de transporte público de pasajeros Metrobús Insurgentes”. Recuperado el 21 de mayo de 2019 de la base de datos Metrobús <http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/transparencia/documentos/art14/I/Declaratoria%20Necesidad%20Insurgentes.pdf>

Monreal, R. (2016). "Programa delegacional de desarrollo en Cuauhtémoc, 2016-2018". Recuperado el 6 de mayo de 2019 de la base de datos Delegación Cuauhtémoc https://www.cuauhtemoc.cdmx.gob.mx/static/lis/2017/03/15/PROGRAMA_DE_DESARROLLO_DELEGACIONAL_2016-2018_1.pdf

Redacción. (2018). "Crecimiento del PIB (% anual)". Recuperado el 6 de mayo de 2019 de la base de datos Banco Mundial https://datos.bancomundial.org/indicador/ny.gdp.mktp.kd.zg?year_high_desc=true

Redacción. (2011). "David Byrne en Latinoamérica: un poderoso cierre y el inicio del futuro de la movilidad en bicicleta". Recuperado el 6 de mayo de 2019 de la base de datos Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo <http://mexico.itdp.org/noticias/david-byrne-en-latinoamerica-un-poderoso-cierre-y-el-inicio-del-futuro-de-la-bicicleta/>

Redacción. (2017). "Puentes Antipeatonales". Recuperado el 6 de mayo de 2019 de la base de datos Liga Peatonal <http://ligapeatonal.org/nuestros-proyectos/puentes-antipeatonales/>

Redacción. (2019). "¿Por qué es necesaria una base de datos única de hechos de tránsito?". Recuperado el 6 de mayo de 2019 de la base de datos Semovi <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/por-que-es-necesaria-base-de-datos-unica-hechos-de-transito>

Registro Estatal de Emisiones y Fuentes Contaminantes (2017). "CO2 (dióxido de carbono)". Recuperado el 21 de mayo de 2019 de la base de datos PRTR <http://www.prtr-es.es/CO2-Dioxido-de-carbono,15590,11,2007.html>

Sierra Club (2019). "Driving Up the Heat: SUVs and Global Warming". Recuperado el 21 de mayo de 2019 de la base de datos Sierra Club http://lobby.la.psu.edu/023_CAFE_Standards_1/Organizational_Statements/Sierra%20Club/Sierra_Club_SUV_Report_Pollution.htm

Sistema de Monitoreo Atmosférico. (2002). "Informe del estado de la calidad del aire y tendencias 2002. Zona Metropolitana del Valle de México". Recuperado el 21 de mayo de 2019 de la base de datos AIRE http://www.aire.cdmx.gob.mx/descargas/publicaciones/flippingbook/informe_anual_calidad_aire_2002/informe_anual_calidad_aire_2002.pdf

Sistema de Monitoreo Atmosférico. (2016). "Inventario de Emisiones de la Ciudad de México". Recuperado el 6 de mayo de 2019 de la base de datos AIRE <http://www.aire.cdmx.gob.mx/descargas/publicaciones/flippingbook/inventario-emisiones-2016/mobile/>

Tapia, A. (2010). "Arquitecta mexicana que se ha ganado un lugar dentro de la arquitectura internacional". Recuperado el 6 de mayo de 2019 de la base de datos Infoobras <http://web.archive.org/web/20101006201752/http://www.infoobras.com.mx:80/cm/Perfiles/tbilbao.htm>

UNAM. (2015). "Evocaciones del sismo de 1985". Recuperado el 7 de agosto de 2019 de https://www.dgcs.unam.mx/boletin/bdboletin/2015_543.html

UNESCO. (2016). "Centro histórico de la Ciudad de México. Documento de conclusiones y aportes para el Plan de Manejo 2017-2022". Recuperado el 6 de mayo de 2019 de la base de datos UNESCO http://sistema.autoridadcentrohistorico.cdmx.gob.mx/planmanejoch/Anexo1_recomendacionesunesco.pdf

Referencias videográficas

ArchDaily. [ArchDaily]. (2014, marzo 26). AD Entrevista: Fernanda Canales. [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=MXF2twP-S0A>

Facultad de Arquitectura. [Facultad de Arquitectura UNAM]. (2018, diciembre 4). FA UNAM- 8ª. Sesión. CÁTEDRA EXTRAORDINARIA FEDERICO E. MARISCAL 2018 [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=BGWSKEexp7E&t=35s>

_____. [Facultad de Arquitectura UNAM]. (2018, diciembre 10). FA UNAM- 9ª. Sesión. CÁTEDRA EXTRAORDINARIA FEDERICO E. MARISCAL 2018. [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=nQSRwAjTXFU&t=4455s>