

Espacio Público hoy en la ciudad de México

Felipe Leal



Plaza de la República de Ciudad de México.

Hace poco más de cuarenta años, Bernard Rudofsky, uno de los pioneros de la recuperación de los espacios públicos y la arquitectura de las ciudades actuales, en su libro *Streets for people* vaticinaba la muerte de las ciudades de estilo norteamericano, pues habían terminado por deshumanizar a sus habitantes. Se habían convertido, argumentaba, en espacios de segregación donde las calles, antes que unir, separaban y solo servían para transitarlas a bordo del automóvil. No eran para la gente. En un ambiente así, la urbanidad, que es producto de la experiencia personal inmediata, no tenía cabida. A los arquitectos y urbanistas solo les que-

daba simular soluciones que no eran más que prácticas discretas de eutanasia urbana.

Desafortunadamente este modelo de desarrollo se popularizó, el *zoning*, o la planeación, fue aceptado durante años sin cuestionarlo, fue ampliamente difundido en ciudades como la nuestra, las cuales crecieron vertiginosamente desde mediados del siglo pasado haciendo diferenciaciones a veces artificiales, cuando no decretando zonificaciones falsas, equívocas o lejanas a nuestra tradición. Aquel compacto núcleo de origen colonial que se había desarrollado poco y a fuego lento durante varios siglos, repentinamente explotó hacia una periferia

extensa y despersonalizada, que apostó por la modernización económica por medio de una rápida industrialización basada en la llamada “sustitución de importaciones”. Se procuró ordenar y dirigir el desarrollo de la ciudad confinando en determinadas geografías las diferentes actividades, como si estas pudieran llevarse a cabo desvinculadas unas de otras. La pretendida asepsia con que se trató el problema dio como resultado desequilibrios sociales dentro de la urbe acentuando otras desigualdades, principalmente entre sus habitantes regionales.

Como ocurrió con las urbes norteamericanas, las calles intimistas de nuestra ciudad fueron eclipsadas por largas avenidas cuyo recorrido a pie resulta imposible: el ciudadano-peatón cedió su lugar al cansado y distraído excursionista motorizado que hoy invierte varias horas para llegar de su casa a sus labores cotidianas, bien si es a su trabajo o la escuela. El espacio para el *flâneur*, el andariego gozoso y atento, fue reduciéndose.

Pero el entorno económico que creó ese tipo de ciudad zonificada de acuerdo a las actividades industriales ha cambiado en los últimos lustros. La manera en que el país se relaciona actualmente con el mundo es distinta y ello se ha reflejado en un reordenamiento de los polos económicos en todo el país. En esta nueva economía, la ciudad de México ha dejado de ser el núcleo fabril de hace pocas décadas y que conllevaba el enorme desafío. Hoy, la metrópoli, está volcada hacia la prestación de servicios de la más diversa índole, exige una forma diferente de vincularse entre sus partes tanto física como social e incluso simbólicamente.

A pesar de estas transformaciones, el desarrollo urbano no ha logrado acompañarse del todo a los nuevos tiempos, pues perviven aun la zonificación anterior y la normatividad que la hizo posible. De ahí

parte nuestra aspiración firme de activar la ciudad, no solo para responder hoy, sino para orientar el desarrollo hacia un novedoso modelo urbano y construir hacia un futuro cercano, ya que las estructuras sociales evolucionan, las sociedades cambian, y para ellas debemos proyectar.

Justo en los últimos años, nos hemos ocupado en disminuir ese desfase. No se trata de derribar una infraestructura en desuso y construir una ciudad nueva. Más bien hemos repensado la ciudad de cara a utilizar al máximo la infraestructura existente en función de las necesidades actuales y fincando los cimientos de una metrópoli en continua mejoría. Este ejercicio de reflexión nos ha permitido trazar tres paradigmas, complementarios entre sí, con una visión holística sobre lo que debe ser nuestra urbe; una ciudad compacta, compartida y extrovertida. Las tres esferas, están atravesadas por acciones tendientes a cumplir los objetivos; las cuales se agrupan en los siguientes ejes: vida pública, que incluye el espacio urbano en su más amplia acepción; accesibilidad; reactivación del suelo, reciclamiento; la valoración del patrimonio, el medio ambiente y la vivienda plural.

La ciudad también tiende a manifestarse como extrovertida, se trata de reconstruir la trama ciudadana, de ganar la calle para el peatón, de hacer de la ciudad, como dijera José Ortega y Gasset, “el lugar donde unos salen para encontrarse con otros que también han salido”. La ciudad extrovertida es —quizá— la esfera en donde la noción de espacio público se aprecia con mayor claridad.

Entendemos por espacio público el espacio abierto, común y de comunicación dentro de la ciudad. Trasciende con mucho la función ornamental que simplistamente se le atribuye; es, sobre todo, un detonante social para favorecer la convivencia ciudadana.

dana y redundar en una mejor calidad de vida. Los espacios públicos de la ciudad estuvieron relegados durante largo tiempo, la constante competencia frente al espacio comercial privado, la falta de mantenimiento, la especulación inmobiliaria, la impertinente omnipresencia del automóvil, así como la inseguridad mantuvieron las calles y plazas públicas fuera de la acción colectiva.

Por ello en 2008 el Gobierno del Distrito Federal creó la Autoridad del Espacio Público, con el fin de iniciar políticas y acciones para recuperar y dignificar los espacios públicos; no hay integración social sin espacio público, estructurar la comunidad y producir su espacio físico más amable son aspectos inseparables. La recuperación de la ciudad por medio de la apertura de nuevos espacios públicos favorece posibilidades de solidaridad inéditas, de vida colectiva, de organización ciudadana.

Las obras que se muestran en este texto son diversas, todas implicaron negociaciones arduas y trabajo en equipo. Los resultados están a la vista, las decisiones tomadas ofrecen un legado de largo aliento a la ciudad y a sus habitantes y no convertirse en meras acciones desvinculadas y efímeras. El abanico de intervenciones en el espacio público de la ciudad abarca desde modificaciones de gran resonancia, hasta pequeñas cirugías casi imperceptibles como la construcción de una rampa de acceso en el Parque Hundido al sur de la metrópoli. La primera casi no requiere explicación, pues resulta evidente cómo las acciones relativas al aprovechamiento de un sistema de espacios emblemáticos al favorecimiento de la accesibilidad universal, a la defensa del patrimonio, al éxito comercial producido a los establecimientos de muy diversos destinos ahí ubicados, han detonado otros ejes de intervención vinculados al reciclamiento de construcciones, respeto al medio ambiente,

a la construcción colectiva y a la seguridad que se respira hoy en esos ámbitos.

No menos importante, porque implica al automóvil, el Programa de Parquímetros es un elemento catalizador, como el que más, de infinidad de problemas planteados al urbanismo contemporáneo en el espacio público por su novedoso esquema de funcionamiento. Lo incluimos también aquí, ya que una parte sustancial de los fondos recaudados por medio de este tendrán como destino el mejoramiento de los sitios donde se localizan.

Nos hemos reunido para hablar de ciudades creativas. El ser una ciudad creativa hoy como lo fueron quizá en el Medioevo es poner un énfasis en el espacio público, comunitario, de interacción y de encuentro. Las ciudades que en los años recientes se han preocupado por ello han establecido una serie de políticas públicas para transformar paulatinamente zonas abandonadas de las mismas, recuperarlas y modificarlas para que nuevos usos y actitudes ciudadanas provoquen bienestar e identidad.

En la ciudad de México en los años recientes hemos logrado pasar del “malestar por la ciudad”, es decir, de ir eliminando del discurso cotidiano una serie de actitudes y percepciones negativas sobre la vida urbana, para sustituirlo por un principio del “bienestar por la ciudad”, lo cual se ha ido logrando de forma lenta pero con solidez debido a la aplicación de nuevos enfoques para abordar la vida cotidiana de los habitantes así como el de ofrecerles diferentes dispositivos, sistemas o espacios que provoquen en ellos una aceptación hacia la vida urbana.

Una acción que forma parte de una estrategia más amplia, fue la creación de la Autoridad de Espacio Público en el seno del gobierno de la ciudad, una entidad integrada por arquitectos, ingenieros, paisajistas, diseñadores industriales y gráfi-

cos así como administradores que hemos planteado en una fase inicial el rescate de espacios público emblemáticos o ubicados preferentemente en las partes centrales y estructuradoras de la ciudad, para que ahí se detonen revitalizaciones en el tejido urbano social y económico. De esta forma, nos propusimos avivar y contemporaneizar avenidas, plazas y calles con un gran potencial y que por años sufrieron de abandono, indiferencia y deterioro. Ha sido una especie de acupuntura de gran escala para transformar la imagen y la percepción sobre la calidad de la vida urbana para el habitante común.

Otra de las premisas en esta política ha sido la de ser incluyente; una ciudad abierta, extrovertida, dinámica, que ofrezca en igualdad de condiciones a todos sus habitantes la capacidad de gozo, de disfrute... Con ello bastaría para justificar varias de las obras emprendidas; mas por fortuna, se agrega la de contar con áreas de ciudad embellecidas y amables. Un tema trascendental es la seguridad, uno de los problemas mayores a los que se enfrentan, sin duda, las grandes ciudades y en particular las latinoamericanas. Con el impulso de mejorar sustancialmente la calidad de los espacios de convivencia—calidad desde el punto de vista del diseño urbano, de sus materiales, de la vegetación y de los implementos necesarios para lograrlo, de la calidad en su análisis, para que los sitios sean utilizados y apropiados—, ese ha sido el enfoque de los proyectos que a continuación comparto con ustedes.

1. Renovación de la Plaza de la República

Se trata de una plaza ubicada en el área central de la ciudad y la segunda en importancia; de hecho cuenta con una extensión mayor a la de la Plaza de la Constitución o

Zócalo que es la plaza más importante del país. En este lugar, al centro, se encuentra el Monumento a la Revolución. Tanto el monumento como la plaza, los edificios que la contienen y las calles de su entorno se encontraban en franco abandono y olvido, era prácticamente un estacionamiento a nivel de calle y aceras que no representaba nada para la ciudadanía, resultaba inconcebible la extraordinaria ubicación de la plaza, la riqueza urbana del trazo de las calles circundantes, la calidad arquitectónicas del monumento y que ello fuera fruto del desdén ciudadano.

La propuesta consistió en una visión integral que pusiera en relieve el monumento como un ícono urbano, hacer evidente la singular interconexión de este espacio público incorporando nuevos atractivos al mismo, como lo son un elevador panorámico al centro del monumento que permitiera en primera instancia visitar el interior del monumento y en segundo plano dejar una impronta y sello de contemporaneidad para atraer a las generaciones jóvenes. Otro elemento que se agregó bajo la misma óptica es el de una fuente con cien surtidores emergiendo del pavimento para crear una atmósfera y un nuevo uso en una amplia explanada, así como crear un museo interactivo y dinámico en un nivel subterráneo del monumento. La respuesta de la ciudadanía ha sido sorprendente, lo que nos lleva a comprobar que cuando existen proyectos con sentido común, lógicos, de calidad y novedosos pero sin veleidades, las comunidades las adoptan, los hacen suyos. Este sitio se ha convertido hoy en un punto de referencia urbana; posee ya una carga simbólica para convocar a reuniones de toda índole (culturales, sociales, política, de convivencia y de la protesta). Al ver los resultados de esta propuesta, no podemos sentirnos más que satisfechos.



Plaza Garibaldi de Ciudad de México.

2. La peatonal de Madero

Con el propósito de valorar la vida urbana a nivel de calle y del peatón se le sacó partido al potencial del eje natural de interconexión entre los dos espacios públicos más importantes del centro de la ciudad, la Alameda Central y el Zócalo o Plaza Mayor. Al eliminar la circulación de los automóviles por esta calle de tan solo ochocientos metros de longitud se detonó un fenómeno de apropiación colectiva inédito, ya que posibilitó apreciar edificios de gran valor arquitectónico, activar las plantas bajas para actividades comerciales, generar porosidad de los edificios hacia su interior y aumentar los horarios de uso y vida de la ciudad. Al hacer peatonal la calle de Madero se ha convertido en la puerta natural de acceso al área histórica más importante de la ciudad. Es un elemento vertebrador que interconecta a distintas plazas y calles que poseen gran riqueza urbana y arquitectónica.

En los últimos meses no solo se han activado las plantas bajas con nuevos comercios, sino también la vivienda y oficinas en las plantas superiores que por años se

encontraron desocupadas. La intervención agregó, como en otros casos, elementos contemporáneos como bancas escultóricas de reciente creación, lámparas y alumbrado público de nuevas tecnologías y ahorro energético, eliminación de barreras arquitectónicas... para contar con accesibilidad universal y pavimentos claros para propiciar el reflejo lumínico durante la noche.

3. Plaza Garibaldi

En este caso se consideró que no únicamente habría que rescatar los valores simbólicos y civiles de espacios públicos emblemáticos; es emblema para una ciudad desde luego su cultura y tradiciones populares. Esta plaza ha sido el asiento durante casi cien años para escuchar la música popular mexicana, la ranchera y el mariachi y degustar las bebidas como el tequila y el mezcal; ha sido el lugar de la fiesta, la celebración, la farra y el desvelo, con todo lo que ello conlleva, mas en los últimos años la calidad de los servicios y la seguridad se había desplomado.

Por lo anterior se optó por intervenir dicha plaza con mucho cuidado para que

las modificaciones propuestas en ella no alteraran la esencia del sitio pero sí brindarían alternativas de uso, las cuales no se limitarían a la noche y que durante el día también tuviese vida y actividades. Fue así como se planteó construir ahí un museo que atrajera visitantes diurnos y que se pudiera conocer la cultura del tequila, del mezcal y del mariachi, además de instalar en algunos rincones de la plaza juegos infantiles, debido a que hay viviendas en torno a ella. Es así como se pasó de una plaza con un uso de intensa vida nocturna y de enorme degradación diurna con agudos problemas de marginación a un espacio que ofrece actividades culturales, cívicas, sociales y de ejercitación física durante el día y manteniendo la tradición de su vida nocturna.

Un espacio que era inabordable por las mañanas por la suciedad, abandono y deterioro se ha convertido en una plaza de vida comunitaria con seguridad y diversas opciones de uso. El Museo del Tequila y el Mezcal como pieza de arquitectura contemporánea y los nuevos pavimentos y disposición del mobiliario urbano son tan solo la expresión física de una nueva actitud frente a la plaza.

4. Estación BRT¹, Metrobús, Ciudad Universitaria

Si alguien anima a la vida pública son los estudiantes, de cualquier nivel de estudios; siempre en torno a una escuela o centro educativo existirá bullicio y un uso intenso aunque temporal del espacio abierto que lo rodea, y más aun si estos se encuentran ligados a sistemas de transporte. Esta estación del autobús urbano que conduce a la Ciudad Universitaria en México D.F.,

se optó por lo reducido del área, para descender de dicha terminal y acceder al campus universitario por una rampa helicoidal y escénica que propiciara vistas hacia el paisaje, miradas de encuentro y facilitara el acceso en bicicleta, sillas de ruedas u otros artefactos. Por su singular forma se ha convertido en un punto de referencia y encuentro para los estudiantes. Hoy las infraestructuras para la movilidad y el transporte público están cada vez más presentes en la ciudad. Esta obra sintetiza la intención de dignificar el transporte público y dotarlo de significantes arquitectónicos útiles y atractivos.

Lo anterior es una muestra de algunos esfuerzos que se han venido realizando durante los años recientes en la ciudad de México. Además de estas transformaciones físicas en espacios emblemáticos, se ha estado trabajando sistemáticamente por incorporar la noción de la importancia que reviste para una ciudad que desea mejorar, transformarse, reinventarse y ser creativa, la noción de lo público, de lo que compartimos día a día con los otros que también viven la ciudad como nosotros.

Es un honor compartir estas experiencias con lo que mis colegas han hecho con enorme vigor y resultados en otras ciudades como Medellín (Colombia). Sinceramente me enorgullece compartir lo que en una misma línea de pensamiento, pero con sus naturales diferencias, hacemos para que nuestras ciudades sean creativas.

Lo expuesto anteriormente permite ver la transformación ocurrida en distintos enclaves urbanos a partir de la intervención para recuperar o crear espacios públicos, pero también hace evidente qué resta por hacer. Como decía Rudofsky, cada sociedad tiene las ciudades que se merece, salgamos a la calle para impulsar la ciudad que queremos y nos merecemos.

¹ Del inglés "Bus Rapid Transportation" (Autobuses de tránsito rápido).