

Estrategias en la gestión territorial. Del carril para bicis a la ciclovía ciudadana

Alfredo Hidalgo Rasmussen



Ciclovía urbana.

Introducción

En octubre del 2007, un grupo de ciclistas en Guadalajara, en el marco del Foro Internacional de Arquitectura COM:PLOT y como parte de una intervención urbana artística, pintan rayas de colores donde debería haber una ciclovía, terminan detenidos por la policía. En octubre del 2011, un grupo de ciclistas pintan una ciclovía ciudadana, las autoridades aplauden y se suman al proyecto. ¿Qué pasó en cuatro años para ir de la detención a los aplausos?

Antecedentes

La ciudad metropolitana de Guadalajara, capital del Estado de Jalisco, es la segunda ciudad más importante de México,

tiene una población de más de 4 millones de habitantes (casi el 4% de la población total del país). Denominada Área Metropolitana desde el 2010, está conformada por 8 municipios de los cuales 5 de ellos constituyen un continuo urbano de más de 2.600 km² de territorio.

En 1982, se planeaba ordenar el territorio urbano de esta metrópoli, entonces la ciudad contaba con 2,5 millones de habitantes en un área urbana de 18.200 hectáreas, la densidad poblacional era de 137 hab/ha. Entonces se pensó que la ciudad en el año 2000 duplicaría su población y a partir de un plan de ordenamiento podría ampliar el área urbana a 27.500 hectáreas. Lo cierto es que la población creció menos de lo progra-

mado, pero el territorio urbano aumentó desmedidamente, teniendo 72.977 hectáreas de área urbana en el 2012 y con reservas urbanas de 52.000 hectáreas, lo cual bajó la densidad a 65 hab/ha¹. Por dar otras cifras, el parque vehicular pasó de 754.000 vehículos en el 2000 a más de 1,8 millones en menos de 10 años². Este dato evidencia un fenómeno urbano que es percibido por los habitantes en el día a día, hoy el 66% de los ciudadanos de Guadalajara prefieren que el gobierno invierta en obras para transporte público que para el automóvil³. Una ciudad más congestionada y contaminada son algunas de las consecuencias naturales que resultan de un proceso equivocado de gestión del territorio, donde el Estado abandona el control y deja al desarrollo independiente y especulativo la ubicación y oferta de vivienda. Las instituciones de los diferentes órdenes de gobierno no se asumen como garantes del ordenamiento urbano, las universidades e instituciones de investigación no se involucran y las que lo hacen no logran una incidencia suficiente como para cambiar o al menos llamar la atención sobre el riesgo de la ruta asumida. Es en este escenario donde surgen ONG como respuesta de una sociedad civil organizada que comienza a

asumir el rol de un actor faltante en esta gesta territorial.

Estrategias

La arquitectura es una disciplina desde donde se puede contribuir a la calidad de vida de los habitantes de una ciudad. La sumatoria resultante de la visión particular en el caso del espacio habitacional hasta el más colectivo del espacio público o incluso el de territorios mayores desde el desarrollo urbano o la planeación, permiten suponer un importante grado de incidencia en la forma que se habita una ciudad. Bajo esa visión es que la arquitectura se convierte en el primer “vehículo” que pongo en práctica, para el entendimiento del fenómeno espacial vinculado a las personas y a los grupos de personas. Como arquitecto, proyectos de espacios y edificios públicos permiten identificar el potencial transformador que pueden llegar a lograr ideas y obras adecuadas; sin embargo, la práctica dependiente tiene procesos de gestión limitados.

En el 2005, ante la falta de instituciones críticas sobre la ciudad, un grupo de interesados en el tema desde distintas disciplinas formamos el Centro de Infotectura y Tecnología Aplicada A.C. (CITA), un centro de investigación de la ciudad que partiría con un programa académico y de difusión en el que la *Infotectura* era definida como “la suma de inteligencias disciplinarias para generar nuevos conocimientos”. CITA se plantea entonces dedicarse a las soluciones urbanas basadas en la praxis transdisciplinar y la aplicación de información y tecnología. En 2007, se organiza por primera vez el Foro Internacional de Arquitectura COM:PLOT, presentado como un espacio para establecer una problemática sobre el campo físico de la Zona Metropolitana de Guadalajara, el

1 Datos del Plan de la Región Metropolitana, SEDEUR (Secretaría de Desarrollo Urbano del Estado de Jalisco), 2008.

2 Inventario ciudadano de emisiones contaminantes de los vehículos automotores en la zona metropolitana de Guadalajara. Colectivo Ecologista Jalisco AC. 2010.

3 ¿Cómo nos vemos los tapatíos? Encuesta de percepción ciudadana, Jalisco Como Vamos, Observatorio ciudadano de calidad de vida, Guadalajara noviembre 2011.



Ciclovía urbana.

cual sirva como bitácora para catalogar los espacios y temas de oportunidad dentro de la ciudad. Tiene la meta de complementar visiones locales con conocimiento global para interpretar y condicionar los estados políticos, económicos, y sociales de la urbe y establecer soluciones y estrategias que sirvan como referencia para posibles iniciativas públicas y privadas.

Las intervenciones urbanas y los grupos organizados

“Los arquitectos como agitadores sociales, los activistas haciendo arquitectura”⁴

Para llevar la discusión de los temas de ciudad que arrancaría bajo el lema “Planeando la ciudad contemporánea” a secto-

res más allá de los especialistas que asisten a estos eventos, se invitó a una serie de actores para llevar a cabo intervenciones urbanas que pudieran llevar los diálogos y reflexiones a la calle. Coordinados por Rodrigo Cortés, Miguel Mesa, Renata Trejo, Fernando Palomar, Julio Miyó y Severine Schläpfer, desarrollaron acciones que iban desde poner alfombras rojas para el paso de los peatones frente a los automovilistas, intervenciones sonoras, pintadas en muros de la ciudad, hasta demandas por tener ciclovías, frente a un incipiente movimiento ciclista que se gestaba sin tener las condiciones adecuadas para circular por la ciudad. Es en ese 2007 cuando nacen varias organizaciones ciudadanas que se encuentran en la calle. El 22 de septiembre de ese año, día mundial sin auto, el Gobierno del Estado a través de la Secretaría de Vialidad y Transporte, pone en marcha un

⁴ Markus Messen y Shumon Basar, 2009.

“viaducto” temporal que divide la ciudad los domingos para facilitar la salida e ingreso a la ciudad por una vía que conecta con una de las principales autopistas, pero para llevarla a cabo, la acción divide a la ciudad dejando a los peatones sin posibilidades de cruzar como habitualmente lo hacían. Esta situación detona el surgimiento de varias organizaciones ciudadanas y el encuentro con otras. Ciudad para todos⁵ y Gdl en bici⁶ son algunas de las organizaciones que identifican a ese momento como su origen.

Carril para bicis

La pieza del carril para bicis que propuso Severine en el marco del foro COM:PLOT consistió en una intervención que se llevaría a cabo bajo la siguiente idea: un grupo de ocho o diez ciclistas hacen un recorrido de más de 15 kilómetros desde el centro de Zapopan —municipio que forma parte del Área Metropolitana de Guadalajara—, hasta el Parque Agua Azul en el centro de la ciudad; durante el recorrido, ciclistas dejarán un huella de pintura a lo largo de su travesía a través de un dispositivo colocado en cada bicicleta que irá soltando la pintura sobre la llanta (neumático) de manera que el trazo de colores dejado en la calle se convierte en un testimonio del recorrido de un ciclista al no tener vías adecuadas para recorrer la ciudad. A la convocatoria se suman un centenar de ciclistas. Casi al final del recorrido, la policía detiene a los ciclistas y son llevados a las instalaciones de la policía. En la madrugada, son dejados en libertad. El hecho es difundido a través de

5 www.ciudadparatodos.org

6 www.gdlenbici.org

muchos medios ya que entre los detenidos había periodistas, así como funcionarios e hijos de funcionarios, la acción había sido notificada al municipio como parte del evento que sería inaugurado al día siguiente por el Alcalde.

Lo que ocurrió después de ese 2007 fue que los grupos organizados comenzaron a reunirse y compartir sus inquietudes, algunos servidores públicos entendieron y compartieron la preocupación, incluso trataron de involucrar el tema en sus áreas. La formalización de los procesos de trabajo entre organizaciones y gobierno, permitieron la generación de espacios formales de consulta, como el Consejo Ciudadano de Movilidad no Motorizada del municipio de Guadalajara. Varias organizaciones forman ese mismo año el Consejo Ciudadano de Movilidad Sustentable y gestionan el desarrollo del Plan Maestro de Movilidad no Motorizado, documento que se convierte en el más vigente instrumento metropolitano orientado a la planeación.

Fue la movilidad el primero de los temas que congregó organizaciones para hablar de la gestión del territorio, pero los temas se fueron ampliando, abarcando la planeación, el agua, el medio ambiente y la coordinación metropolitana.

Caminatas y ciclovía ciudadana

Los mecanismos ciudadanos de vinculación con los procesos de gestión del territorio han ido ampliando sus alcances. En el 2008, se dio inicio a las caminatas, ejercicios para reconocer la ciudad caminando 40 kilómetros durante dos días de borde periurbano a borde periurbano de la ciudad, la idea era cubrir tramos que presentaran diferentes realidades urbanas. Después estos recorridos fueron planteados en rutas que tenían que ver con temas



Camina por Guadalajara.

coyunturales, tanto para dialogar sobre sucesos que generarían reflexión, o como generadores de opinión sobre temas que estaban en pleno análisis.

Las caminatas dieron pie a nuevas intervenciones. “Apadrinar” espacios públicos durante los recorridos sería otro mecanismo de vincular acciones ciudadanas con necesidades. El sentido común y la voluntad, serían grandes generadores de sencillas e importantes propuestas. Estos ejercicios permitieron involucrar a más estudiantes, pero también a organismos empresariales, gremiales y universidades.

La caminata del 2011 toma como recorrido la ruta por la que se quería construir una autopista elevada denominada “Vía exprés”, por tratarse de una infraestructura que bajo rigurosos análisis urbanos representaba un gran riesgo para la ciudad. Organizaciones ciudadanas fueron com-

partiendo su preocupación con organizaciones empresariales, gremiales, vecinos y una serie de líderes y especialistas que generaron un gran bloque opositor al proyecto. La fuerza, dirección y capacidad de diálogo y acuerdos de la ciudadanía lograron que como un caso único en el país, la autopista finalmente se cancelase, lo cual además de haber sido un gran logro para la ciudad, fortaleció las relaciones entre estructuras ciudadanas que antes no habían trabajado juntas.

En octubre de 2011, grupos de la ciudadanía organizada encabezados por un colectivo de estudiantes denominados bici-Tec, Ciudad para todos y Gdl en bici, convocaron a muchos ciudadanos para sumarse a pintar la primera ciclovía ciudadana. Un vehículo no motorizado improvisado, muchas brochas, cubetas y moldes, fueron el material que varias docenas de ciudada-

nos usaron para pintar los primeros 5 kilómetros. El tema que ya había sido puesto en la agenda pública generó el aplauso de autoridades que lejos de externar un *mea culpa* se tomaron la foto con el proyecto y ofrecieron apoyo para consolidarla y oficializar su trazo.

Conclusiones

Esta experiencia sirve para ejemplificar la maduración de un proceso de gestión de ciudad en el que la base para ir cambiando la agenda política ha venido desde la ciudadanía organizada. Frente a un escenario inadecuado de desarrollo urbano, el cual ha generado las condiciones mencionadas al inicio de este documento, desde las organizaciones se han identificado mecanismos para ir transformando la cultura

urbana e incidir en las políticas públicas. La última etapa de este proceso ha sido la reciente participación en los gobiernos locales de miembros de las organizaciones ciudadanas que han sido gestoras de esta transformación. Hoy su inclusión en el servicio público abre una nueva puerta de oportunidad al proceso que busca cambiar el modelo de ciudad y lograr mejor calidad de vida urbana.

El modelo local de transformación territorial seguramente tendrá que identificar como su origen el trabajo ciudadano que ha logrado ir modificando la agenda pública y política, que ha formado nuevos cuadros capacitados y que ha comenzado a cambiar la débil participación en organizaciones por una generación más involucrada.