

Crisis de la movilidad urbana y del espacio público

Tren elevado en el Bosque de Chapultepec

Jimena García Galindo
Ernesto Valero Thomas
Arquitectos



Proyecto del tren elevado

En una ciudad donde se entuban los ríos, se cubre la flora y grandes barreras aíslan a sus habitantes, son indispensables las áreas públicas y verdes para nuestra supervivencia

Este artículo es producto de una tesis profesional¹ que reflexiona y replantea la relación entre espacio público y transporte colectivo. Cabe señalar que este trabajo se originó con el estudio de los bordes en el Bosque de Chapultepec y su interacción con la Ciudad de México.

El crecimiento amorfo de esta megalópolis —que pasó de tres millones de habitantes a más de 20 entre los años 1950 y 2008— consume el paisaje absorbiendo localidades vecinas. La configuración ambigua de sus fronteras sugiere más desbordamiento que límite y de forma alarmante sus márgenes se diluyen en el horizonte. En una ciudad donde se entuban los ríos, se cubre la flora y grandes barreras aíslan a sus habitantes, son indispensables las áreas públicas y verdes para nuestra supervivencia.

Ciudadanía, espacio público y movilidad

En el estudio urbano, "lo público" puede ser entendido como el lugar de participación racional donde se determina el orden social,² desde esta perspectiva, el espacio público debería ser el lugar donde el individuo se convierte en ciudadano para negociar el bien común y reclamar el derecho de arraigo a la colectividad. Paradójicamente, en los albores del siglo XXI, lo público está colonizado por lo privado, la sobremodernidad³ actual es generadora de muchos individuos y pocos ciudadanos.

Para Néstor García Canclini "[...] en el espacio urbano el conjunto de obras y mensajes que estructuraban la cultura visual y daban la gramática de lectura de la ciudad, disminuyeron su eficacia".⁴ En tal sentido, es necesario elaborar propuestas urbanas que propicien orden visual y que faciliten afianzar la memoria colectiva.

Tensión, desaseo y peligro son connotaciones asociadas a algunas de las urbes más grandes en nuestra época. Estas "metrópolis del miedo",⁵ como las ha caracterizado el sociólogo Zygmunt Bauman, sufren una adicción a la seguridad productora de auténticos guetos fortificados que suprimen cualquier sentido de identidad, mientras que el espacio público entendido como un laboratorio de civilidad sin fines de lucro es un contrapeso ante el "urbanismo de inversionistas",⁶ creador de centros comerciales y calles privatizadas.



Ruta y ubicación de estaciones del tren elevado que vincula las tres secciones de Chapultepec sobre vista satelital de Google Earth

Desde sus inicios, el crecimiento de las poblaciones se ha relacionado con la movilidad; los asentamientos humanos se expandieron a partir de un río, un camino o una estación de tren. La aparición del automóvil permitió una nueva forma de movilidad individual que rápidamente tomó el territorio urbano, hecho que ayudó a consolidar las múltiples centralidades en las urbes y los emplazamientos periféricos.

Nuestras ciudades se entrelazan mediante una compleja trama de caminos con el principal objetivo de reducir los tiempos de recorrido entre el origen y el destino, los trayectos intermedios entre dos puntos se convierten en simples conectores anónimos, sin vocación ni memoria. Desde esta perspectiva estos "espacios vacíos o invisibles"⁷ son el escenario ideal para proyectos urbanos que ofrezcan la posibilidad de apropiación del espacio público ciudadano; imaginemos el potencial de acción en los "segundos pisos" del Anillo Periférico, en las zonas residuales debajo de los puentes vehiculares o en los anodinos puentes peatonales.

Chapultepec, territorio por explorar

El Bosque de Chapultepec es uno de los parques urbanos más grandes del mundo, con sus 686 hectáreas supera en extensión a otros emblemáticos como el Balboa de San Diego, el del Retiro de Madrid, el Jardín Inglés de Munich y al Parque Central de Nueva York. Chapultepec es, sin lugar a dudas, el espacio público de mayor tradición en el Valle de México y, para gran parte de la población capitalina, el paseo familiar más variado y económico posible; tan sólo el Zoológico recibe anualmente cinco millones de visitas.⁸

La importancia urbana y simbólica de Chapultepec tiene orígenes en tiempos prehispánicos, los manantiales que se encontraban en lo que hoy es parte de la primera sección suministraban agua fresca a Tenochtitlán, por lo que una de las estrategias de asedio durante la conquista española fue

interrumpir el flujo del agua que transportaba el acueducto construido años atrás por Moctezuma I y Nezahualcóyotl.⁹ En la época colonial sirvió como lugar de recepciones oficiales, ceremonias y cacería, y en 1530, mediante una cédula real dictada por Carlos V, se decretó que el Bosque de Chapultepec fuera propiedad de la naciente Ciudad de México.¹⁰

A finales del siglo XIX, durante el mandato de Porfirio Díaz y bajo la influencia del ministro de Hacienda, José Yves Limantour, Chapultepec se transformó en un bosque urbano siguiendo los cánones románticos, exóticos y contemplativos¹¹ vigentes en el diseño de paisaje europeo.

Actualmente lo componen tres secciones independientes que en conjunto ofrecen múltiples actividades recreativas y culturales para los casi 15 millones de personas que lo visitan anualmente.

En la primera sección (275 ha) se concentra el 66% de los paseantes; en ésta, el transporte público, las calles y avenidas facilitan el acceso a sitios como el Zoológico, el Castillo, el Jardín Botánico y el parque infantil "La Hormiga" —predio público de 3.8 ha que formó parte de la residencia oficial de Los Pinos hasta 2002—. La segunda sección consta de 163 ha y recibe el 28% de la afluencia total, que se dirige a polos de atracción como La Feria, el Museo de Tecnología (MUTEC) y el Museo del Papalote mientras que la tercera sección de 243 ha, verdadero pulmón para la ciudad, sólo recibe un 6% y es la zona más abandonada. Ingenuamente, para conservarla, se le ha catalogado como reserva natural, limitándola con un cerco de malla ciclónica.

El 35% de la superficie total de las dos primeras secciones de Chapultepec no es permeable,¹² existen áreas restringidas como la residencia presidencial de Los Pinos e instalaciones militares que junto con las vías rápidas de Constituyentes y el Anillo Periférico se constituyen en auténticas barreras para el vínculo físico.



Tren elevado sobre el lago de Chapultepec

Los enlaces entre sus secciones, como los puentes peatonales, son casi nulos o se encuentran en condiciones denigrantes, por lo cual resulta imposible circundar el Bosque, ya sea a pie, en bicicleta o en transporte público. Grandes áreas de juego, plazas, quioscos y andadores están desaprovechadas; la dispersión es innegable, en lugar de apreciarse como unidad, el bosque está fragmentado en tres parques diferentes sin integración alguna.

Propuesta: Tren elevado en el Bosque de Chapultepec

En las sociedades actuales el transporte colectivo adquiere cada vez mayor relevancia, de magnitud similar que la salud, educación y trabajo. En el Valle de México proyectos recientes como el Tren suburbano, el Metrobús y el Pumabús en Ciudad Universitaria, constatan la necesidad de movilizar a cientos de miles de personas diariamente, de manera digna y organizada, mediante sistemas accesibles, menos contaminantes y más eficientes.

El transporte privado es parte de la experiencia de consumo característica de una cultura donde poseer un automóvil es un asunto de estatus; además, la creciente individualización del transporte ha perjudicado esta y otras ciudades, atentando contra la sustentabilidad tanto social como medioambiental. El éxito del automóvil colapsa a la ciudad, es el fracaso de lo social.

Acupuntura urbana —frase acuñada por Jaime Lerner, arquitecto y ex alcalde de Curitiba— es una metáfora sobre la técnica medicinal china adoptada para el estudio y el diseño urbano, que trata a la ciudad como un sistema nervioso en donde precisas y rápidas intervenciones, por mínimas que sean, sanan dolencias específicas y actúan sobre amplios radios de influencia. Este malestar, en este caso, es la carencia de vínculos y la inmovilidad interna en el polígono de Chapultepec.

Atender este gran bosque urbano como un organismo vivo permite identificar las zonas con mayor potencial de integración. Tomando en cuenta los resultados del estudio, el proyecto del tren elevado tiene dos objetivos principales: entretejer las tres secciones de forma estratégica y vincularlo con el resto de la ciudad por medio de su articulación con el transporte público existente.

Cada ciudad evidencia los valores, el compromiso y la capacidad técnica de gestión para resolver los conflictos de la sociedad que la habita, es también el espejo de las aspiraciones colectivas

La ruta propone seis estaciones a lo largo de Chapultepec, cada una acorde a su emplazamiento. La Terminal Auditorio, ubicada en el estacionamiento al aire libre del Auditorio Nacional, estará enlazada la línea 7 del Metro, articulada con la primera sección en la esquina de las avenidas Paseo de la Reforma y Parque Lira, a un costado del Jardín de los adultos mayores. La segunda estación, llamada Rosario Castellanos y localizada en la segunda sección, vincularía a los ciudadanos con los lagos, la ciclopista, el parque de diversiones La Feria, el Museo del Papalote y el de Tecnología. La estación Vaso Regulador busca aprovechar de forma recreativa un gran lago natural cuya única función es evitar inundaciones en las Lomas de Chapultepec. En la tercera sección se planea instalar dos estaciones con el propósito de atraer visitantes a esta reserva natural, desconocida por la gran mayoría de los habitantes de la ciudad. Finalmente, a un costado del Colegio de Arquitectos, se situaría la Terminal Grillo, en un parque abandonado que se encuentra a pocos metros de la avenida Constituyentes.

Esta ruta, en forma de circuito continuo, recorrería en 10 minutos la distancia de 4.5 km comprendida desde la estación del Metro Auditorio hasta el Colegio de Arquitectos a una velocidad de 30 km/h en trenes con capacidad para 300 personas cada uno, con el propósito de mostrar a los usuarios diferentes panoramas del lugar como estrategia para la apropiación ciudadana de su espacio público, vinculando al mismo tiempo las tres secciones de Chapultepec. El proyecto ofrece una alternativa de movilidad no invasiva, ya que los rieles elevados apoyan cada 15 metros, y cumple con una dualidad que casi nunca se conjuga en esta ciudad: mezclar el paseo visual con la eficacia del transporte público. Asimismo, se plantea extender este



Vista del Anillo Periférico de norte a sur, a la derecha el Papalote Museo del Niño
Fotografía: Onnis Luque

recorrido desde la Terminal Grillo hacia el poniente del Distrito Federal, rumbo a Santa Fe, zona con una gran deficiencia de transporte colectivo.

Optamos por un "paisaje operativo" en lugar de un "paisaje contemplativo", con estaciones que promuevan la interacción constante entre los ciudadanos, ya que nos declaramos en contra del espacio público limitado a "paseo de fin de semana". Bajo esta premisa se plantean edificios-estaciones que estimulen las actividades culturales (biblioteca en la estación Rosario Castellanos), deportivas (escuela de pesca en la estación Vaso Regulador) y lúdicas (juguetería en la Terminal Grillo). El diseño de las seis estaciones mencionadas está condicionado por las actividades sociales generadas en los centros de transporte, como los servicios públicos —sanitarios, módulos de información turística, guardarropa, venta de boletos, seguridad— y los servicios de transporte complementarios —renta de bicicletas y estacionamientos para automóviles—. Dicha estrategia también está diseñada para distribuir más equitativamente la densidad de visitantes en sus tres secciones. Cada sitio elegido para ubicar las estaciones tiene las características necesarias para ser considerado nodo de articulación interna dentro del Bosque de Chapultepec, de manera que se facilite la percepción de un solo bosque; además, la ruta del tren ayudará a delimitar físicamente el borde más vulnerable de esta zona —localizado en Las Lomas de Chapultepec—, amenazado por las invasiones silenciosas de algunos vecinos.

Conclusiones

Cada ciudad evidencia los valores, el compromiso y la capacidad técnica de gestión para resolver los conflictos de la sociedad que la habita, es también el espejo de las aspiraciones colectivas. Las predicciones sobre la vida en la Ciudad de México para dentro de algunos años se acercan más a visiones distópicas que a la posibilidad de alcanzar un balance entre su funcionamiento y la calidad de su espacio público, en tal sentido la improvisación no será la mejor manera de enfrentar los problemas urbanos por venir y el transporte colectivo será, cada vez más, una pieza clave para el desarrollo sustentable.

Chapultepec es el más extenso bastión del espacio social en el Distrito Federal, por lo tanto defender su carácter público es un asunto de responsabilidad civil. Por ello las acciones

para su transformación deben estar acordes con nuestros tiempos, salvaguardando su integridad como lugar incluyente, dinámico, cultural y de reserva ecológica.

La participación ciudadana es indispensable para encauzar en proyectos urbanos los fenómenos sociales que se manifiestan en el espacio público y por otro lado, necesitamos propiciar una nueva educación de la movilidad urbana para que los tránsitos no sólo comuniquen sino que sean parte significativa de la experiencia de los ciudadanos al vivir en sociedad.

"Sin movernos de sitio, hemos cambiado de ciudad; por convención seguimos hablando de 'México, D.F.', pero es obvio que el paisaje anda suelto y se transfigura en otro y otro".¹³ Si Juan Villoro está en lo correcto, es tiempo de ligar dignamente los paisajes que componen la gran Ciudad de México.

Notas

- 1 Tesis realizada por los autores bajo la dirección de los profesores Juan Ignacio del Cueto Ruiz-Funes, Carmen Huesca Rodríguez y José Ángel Campos, en el Taller Max Cetto de la Facultad de Arquitectura de la UNAM.
- 2 Sobre este particular ver Jürgen Habermas, *Historia y crítica de la opinión pública. La transformación estructural de la vida pública*, en especial la introducción: Delimitación propedéutica de un tipo de la publicidad burguesa, Gustavo Gili, Barcelona, 1994.
- 3 "Sobremodernidad" es el término propuesto por el antropólogo francés Marc Augé para referirse a la aceleración y ampliación de los factores que construyeron la modernidad como etapa histórica; para Augé la sobremodernidad es signo de una lógica del exceso en tres factores: información, imágenes e individualismo. Véase Marc Augé, *Hacia una antropología de los mundos contemporáneos*, Gedisa, España, 1994, p. 138.
- 4 Néstor García Canclini, *Culturas híbridas*, Grijalbo, México, 1990, p. 283.
- 5 Zygmunt Bauman, *Modernidad líquida*, Fondo de Cultura Económica, Argentina, 2002, pp. 113-138.
- 6 Concepto propuesto por Eckhart Ribbeck en "Transformación posindustrial del espacio público en la ciudad europea", *Bitácora arquitectura*, núm. 18, México, agosto de 2008, pp. 54-61.
- 7 Zygmunt Bauman, *op. cit.*, pp. 111-112.
- 8 Fuente: Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad (PUEC), UNAM.
- 9 Felipe Solís Olguín, "Chapultepec, espacio secular y ritual de los *Tlatoani* aztecas", en *Arqueología mexicana*, núm. 57, México, septiembre-octubre de 2002, pp. 36-41.
- 10 Olga Cano, "El Bosque de Chapultepec", en *Arqueología mexicana*, núm. 57, México, septiembre-octubre de 2002, pp. 70-77.
- 11 Amparo Gómez Tepexcucapan, "Los jardines de Chapultepec en el siglo XIX", en *Arqueología mexicana*, núm. 57, México, septiembre-octubre de 2002, pp. 48-53.
- 12 *Idem.*
- 13 Juan Villoro, "El eterno retorno a la mujer barbuda", en Lolita Bosch (comp.), *Hecho en México*, Mondadori, 2007, p. 363.