

LA CIUDAD Y SU ENTORNO

José Luis Llovera Abreu

Somos una sociedad de costumbres tribales, solemos acercarnos hacia donde está la gente. La gente atrae a más gente. Este podría ser nuestro principio básico de densificación urbana.

Debemos reconocer que nuestro primer error radica en que, prácticamente en ningún caso, existe una concordancia plena entre los límites administrativos de las ciudades y las manchas urbanas de éstas. Nuestras urbes han crecido mediante parámetros caprichosos y anárquicos.

El crecimiento de nuestras manchas urbanas ha sido en base a la imprevisibilidad de un desarrollo territorial con plena congruencia entre las políticas públicas locales, la planeación urbana y, lo más importante quizás, *el sentir de la sociedad*.

En México, aún nos falta mucho por aprender de casos exitosos en el mundo. Por ejemplo, la ciudad de Londres está contenida por su “*green belt*” o “cinturón verde”, lo que impide que se “derrame” hacia otras partes, definiéndose así mediante una barrera física distinguible e intocable los límites de crecimiento de la ciudad.

Respecto al importante tema de la densidad en nuestras ciudades, creo que no debemos confundir densificación con verticalización masiva de edificios. Por ejemplo, si analizamos los entramados urbanos de la Ciudad de México y de São Paulo, notaremos que son muy parecidos; sin embargo, São Paulo, con todo y sus altos edificios que prevalecen en su contorno urbano, es *menos densa* que la Ciudad de México. Esto demuestra que los edificios altos no siempre representarán una densidad mayor, sobre todo cuando están rodeados de grandes superficies de suelo sin utilizar.

Otro punto toral de nuestro análisis de las ciudades es el tema del transporte. No podemos seguir imitando el modelo de expansión urbana estadounidense. El automóvil no debe representar el medio de transporte por antonomasia en las ciudades, sino que es el transporte público y los vehículos no motorizados aquellos que debieran representar la nueva tendencia de la movilización urbana. Dice el profesor de economía de la Universidad de Harvard y autor del libro *El triunfo de las ciudades*, el economista Edward Glaeser:



George Grosz, Friedrichstrasse, litografía, 1918

Tanta conducción consume mucha gasolina. En la India y China el proceso de urbanización es imparable, y eso es bueno: la pobreza rural no tiene futuro. Sin embargo, sería mucho mejor para el planeta que la población urbanizada viviera en ciudades densas construidas en torno al ascensor que en áreas en expansión descontrolada construidas en torno al automóvil.

Si analizamos los principales medios de transporte en tres zonas metropolitanas del mundo, como son: Ciudad de México, Nueva York y Londres, notaremos que, sorpresivamente, en las tres prevalecen los medios públicos de transporte como los más importantes para moverse, y es el automóvil particular el que representa los porcentajes menores (arriba de un 30% en Nueva York y Londres; y un 20% en la Ciudad de México). Por lo tanto, es una *minoría* aquella que utiliza el vehículo particular y es la *mayoría* de la población quien necesita más y mejores medios de transporte público en las ciudades del mundo.

En general, creemos que las ciudades serán exitosas si son agradables para la gente que las habita, y eso significa más espacios públicos, más oportunidades de trabajo, más seguridad, más escuelas, más comercio, más vivienda, más hospitales y más transporte público. Se trata de generar *vida* en ellas, se trata de diseñar y de echar a andar toda una gran maquinaria que trabaje a la perfección para darle *mejor vida* a la gente que las habita. ■

José Luis Llovera Abreu (Campeche, 1972). Mexicano, arquitecto por la Universidad Autónoma de Yucatán. Obtuvo la Maestría en Arquitectura en la especialidad de Conservación en la Universidad de Glasgow, Escocia. Es miembro del organismo internacional ICOMOS y editorialista del *Diario de Yucatán*. Fue Coordinador de Obras Públicas del Ayuntamiento de Campeche, Director de Obras de la Coordinación Estatal de Sitios y Monumentos Históricos del Patrimonio Cultural del Gobierno del Estado de Campeche y actualmente desempeña el cargo de Director General de Desarrollo Urbano y Suelo, adscrito a la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio de la SEDESOL.