

ARTICULISTA INVITADO



Salomón Chertorivski Aeropuerto y ciudad: sin miedo a la participación

El que crea que puede hacer un cambio urbano mayor y significativo en México —y sobre todo en la ciudad de México— sin la intervención genuina de sus ciudadanos, comete un error, vive en la luna, en un extraño estadio predemocrático.

Tanto y más si se trata de un cambio crucial, en un espacio que hoy ampara una de las actividades estratégicas más importantes de la capital: la llegada de millones de personas y billones de mercancías por vía aérea.

¿Se imaginan al gobierno capitalino sacándose de la manga un gran proyecto, un plan maestro, sin una gran reflexión previa y una masiva consulta, diálogo, participación de ciudadanos, representantes populares, gremios, empresas, acuerdos intergubernamentales y metropolitanos, en torno a lo que puede ser el terreno que dejaría el **aeropuerto**? Evidentemente no. Como aprendimos en el foro **Aeropuerto y ciudad: la gran transformación urbana**, en casi todo el mundo y en un cambio de ese calado, tan importante como el proyecto, es el proceso, el modo en que el futuro adquiere legitimidad social.

Así pasó en Austin, Quito y especialmente en Berlín. “La salida de los aeropuertos en los últimos 30 años es un proceso típico de grandes ciudades, un proceso no un proyecto, porque su aceptación por parte de la ciudad es una decisión social, no una decisión de un gabinete”, afirmó Gerard Steindorf, gerente del Proyecto Tempelhof (<http://grantransformacionurbana.sede-codf.gob.mx/micrositio/>).

Por eso, tan pronto como finalizó nuestro foro —el primero de varios, ordenados por Miguel Ángel Mancera— nos hemos dado a la tarea de confeccionar un amplio

“plan de participación” que intente involucrar y recoger la opinión de todos los habitantes y actores de nuestra ciudad.

En esa tarea vamos a construir seis cauces: 1) el que propicie la participación directa —cara a cara— con la ciudadanía; 2) el que se discuta —con sus propios tiempos y reglas— a través del Consejo Económico y Social, lugar donde están representados todos los sectores relevantes de la ciudad; 3) el que se desarrolle, específicamente con el sector empresarial e inmobiliario; 4) el diálogo que corresponda con especialistas, expertos y gremios; 5) el diálogo intergubernamental en todos sus niveles (delegacional, legislativo, a nivel de ciudad, metropolitano y federal) y, finalmente, 6) la **puerta** abierta universal a través de internet, mediante una página que brinde toda la información, todas las actividades, citas con el gobierno del DF, comentarios y un amplio catálogo de posibilidades de vínculo y de datos actualizados de primera mano.

Si el **nuevo aeropuerto** se construye (una decisión que se encuentra en el ámbito federal) el gobierno capitalino está en la obligación de avanzar en el análisis y la consulta de un enorme terreno ubicado en el DF precisamente para que la ciudad esté lista —en tiempo y forma— antes del año 2020 (la fecha prevista para la marcha del **nuevo aeropuerto**) con una opinión propia, sólida, bien fundamentada y sobre todo, dueña de una amplia legitimidad social.

Por eso nuestro “plan de participación” es crucial. Dicho sin rodeos: el terreno que eventualmente dejará el **aeropuerto**, es también una oportunidad para redefinir la forma en la que se decide sobre el cambio en la ciudad, sobre cómo se transforma el espacio urbano y se adoptan e implemen-



| | | |
|----------------------------|-----------------------------------|---------------------|
| Fecha 05.10.2015 | Sección Primera-Estados | Página 17 |
|----------------------------|-----------------------------------|---------------------|

tan los proyectos públicos.

Se trata, también de esto: sentar un precedente, abierto y democrático, transparente y sin miedo a la participación. ●

El terreno que dejará el aeropuerto es también una oportunidad para redefinir la forma en la que se decide sobre el cambio en la ciudad