

Entrevista a Lorena Martínez

Mario Gensollen

Lorena Martínez Rodríguez fue Delegada de la Procuraduría Federal del Consumidor en Aguascalientes de 1989 a 1992. Fundó dos organizaciones civiles: Fundación Mamá Cuca y Doña Corazón, las cuales apoyan a los sectores más desprotegidos del estado. En dos ocasiones ha sido diputada federal, atacando el problema de la inseguridad pública y estimulando la creación de empresas. Fue alcaldesa de Aguascalientes de 2011 a 2013 y Procuradora Federal del Consumidor de 2014 a 2016. Es licenciada en derecho por la Universidad Autónoma de Aguascalientes, y realizó estudios de Maestría en Ciencias políticas en la Universidad Nacional Autónoma de México.

M.G. A las ciudades se las define a partir de diversos criterios y se las estudia desde diversas disciplinas. Como nos recuerda Fernando Chueca en su Breve historia del urbanismo, se ha pensado que la historia universal es la historia ciudadana; la geografía estudia en parte las interacciones entre

la naturaleza y las necesidades y deseos humanos; la economía no puede dejar de lado la relación entre las ciudades y el comercio y la industria; y la ciencia política, desde sus inicios con Aristóteles, concibió a la ciudad como un cierto número de ciudadanos y prescribió que debería ser posible caminarla de un extremo a otro sin demasiada dificultad. ¿Cuál es tu concepción de la ciudad en el contexto actual?

L.M. Una ciudad es mucho más que un cúmulo de casas. Muchas veces se piensa, de manera errónea, que la ciudad es cualquier lugar donde se aglutina mucha gente. Para mí la ciudad es donde se genera la cultura: es el punto de encuentro entre personas, el cual genera riqueza cultural y convivencia armónica. En ese sentido, lo que busqué con mi equipo desde el municipio de Aguascalientes fue generar ese espacio que, en armonía, nos permitiera pensar y repensar, en torno a nosotros mismos, a la comunidad; y, por supuesto, pensarnos como colectividad. Por eso pusimos mucho énfasis en el diseño de la ciudad y en la recuperación de aquellos espacios urbanos que representaban de alguna manera un obstáculo para lograr este modo de convivencia armónica y de generación de cultura. Nos enfocamos en que nuestra política pública en materia de desarrollo urbano fuera más allá de la parte física. Pusimos énfasis en esos lugares que invitan a la convivencia, la armonía, la comunicación y la colectividad. En la medida que se promueve que los ciudadanos tengan interacción –se reúnan y congreguen–, se genera conocimiento. Nuestra visión es que la *polis* es, al final del día, el lugar en donde se genera la vida cívica y el conocimiento.

M.G. *Se habla en la actualidad de una continua e irreversible revolución urbana. Se le considera como una de las dos grandes revoluciones de la actualidad, junto con la revolución tecnológica. De hecho, algunos, como Edward Glaeser, han afirmado el triunfo de la ciudad. Es un hecho, también, que durante las últimas décadas al menos un tercio de la humanidad se ha urbanizado. No obstante, también hay voces críticas que vaticinan un retorno a los pequeños asentamientos humanos, de índole más comunitaria, siempre y cuando se cuente con la conectividad necesaria para realizar trabajos que antes requerían la presencia física, y esto queda más claro con la pandemia de la COVID-19. ¿Cuál piensas tú que sea el futuro de las ciudades?*

L.M. La pandemia nos ha enseñado y demostrado que hay maneras de comunicarnos a la distancia. Sin embargo, creo que, conforme se vaya regularizando la vida de todos nosotros, vamos a recuperar la necesidad de estar juntos. Los seres humanos por naturaleza somos animales políticos y nos gusta vivir en colectividad. Nos gusta congregarnos y la generación de cultura se da ahí. No obstante, pienso que habrá ciertos desprendimientos, sobre todo en la medida que las ciudades dejen de ser vivibles, disfrutables y caminables, y sigan convirtiéndose en grandes metrópolis. A pesar de ello, la generación de la riqueza en el mundo se está concentrando en esas metrópolis y hoy hablamos en el mundo ya de polos de desarrollo más ligados a las zonas conurbadas, o a las grandes metrópolis, que a los países. Hablamos de economías que tienen como pivote más a ciudades que a países. Estoy convencida de que, al final del día, la tendencia en el mundo es a la concentración. Si bien se pueden generar en algunas regiones del mundo estos desprendimientos a las pequeñas comunidades, creo que van a triunfar las grandes metrópolis. Por ello, me parece que debemos de ir construyendo políticas públicas que permitan que estas grandes metrópolis sean habitables. Para ello se requiere de la tecnología. En las *smart cities* la tecnología va a dinamizar y a hacer que las ciudades sean más agradables, vivibles y disfrutables. Todo ello facilitará la vida en comunidad. De ahí la importancia de la investigación y el trabajo multidisciplinar y colectivo para poder generar soluciones a los desafíos urbanos. Para el año 2050 más de 75% de la población mundial vivirá en las grandes urbes.

M.G. *Durante tu gestión fue claro que el diseño urbano era central. El diseño urbano como tal es un área de conocimiento aplicado con cada vez con más adeptos; multidisciplinar en su origen, pues incluye planeación urbana, diseño del paisaje, arquitectura, incluso ingeniería civil e historia del arte. También requiere de conocimientos en geografía, ciencias sociales, desarrollo inmobiliario, economía urbana y política, así como en teoría social. ¿Cuál piensas que debe ser el papel del diseño urbano en la gestión política y administrativa de las ciudades?*

L.M. Es básico. Debe ser un eje rector de toda política pública. El administrador de una ciudad debe establecer sus ejes de gobierno más importantes –hay muchos que son transversales, evidentemente, y que atraviesan las

distintas áreas y disciplinas de gobierno—. Hoy por hoy nos queda cada vez más claro que el tema del diseño urbano –el desarrollo urbano como tal, en su parte integral– debe ser absolutamente transversal en toda política pública, de todas las áreas del municipio. Lo experimentamos así en Aguascalientes con el diseño del Parque Ecológico Línea Verde. Cuando pensamos en el proyecto originalmente, lo hicimos como una solución a un problema muy localizado en principio. Desde la campaña, al llegar a una colonia, veía terrenos baldíos, lotes llenos de basura (en el mejor de los casos, solo basura; en otros había escombros y en otros más alguna persona ya había asentado ahí una casita improvisada). A lo largo de los doce kilómetros que atraviesa hoy la Línea Verde, retratábamos ese paisaje que a la vez era como una especie de cicatriz urbana. Además, había quienes vivían del lado oriente de la Línea Verde y quienes vivían del lado opuesto; algunos estaban al sur y otros al norte. Los atravesaban arroyos que impedían que hubiese comunicación. Los que vivían de un lado del arroyo no podían cruzar y convivir con los otros, a menos que fueran a rodear. En un principio vimos el proyecto como una solución. Creo que tuvimos esa visión corta, como con muchas otras obras que se hicieron. En la medida que nos dimos cuenta de la problemática social que representaba esa cicatriz urbana y dejamos de verlo como una mera obra civil, empezamos a notar el impacto que tenía en la vida de las personas que vivían ahí. Fue entonces que nos dimos cuenta de su gran alcance. Por eso la integralidad de esta política. Como cada una de estas vertientes de la ciencia y la tecnología se aplicaban ahí, empezamos a pensar en un proyecto que tocaba todas estas áreas que mencionabas. Vimos, por ejemplo, que 70% de los delitos que se cometían en la ciudad, se cometían justo en esas colonias; casi 80% de los que cometían los delitos vivían en alguna de las colonias aledañas a estas franjas abandonadas totalmente. Y vimos procesos de descomposición social: el hacinamiento en las casas, la falta de áreas verdes (una ciudad en donde, por ejemplo, teníamos 19 m² de áreas verdes por habitante en la zona norte-poniente de la ciudad, frente a 0.5 metros de áreas verdes en la zona oriente). Al empezar a estudiar cómo viven las personas en ese lugar, puede apreciarse que están hacinadas y no tienen un espacio. Esto se refleja en los problemas de violencia intrafamiliar, de descomposición, etcétera. El diseño de la ciudad, finalmente, pasa por todas estas

áreas y es absolutamente integral; por tanto, tiene que ser prioritario en la política pública, fundamentalmente de quienes gobiernan las ciudades.

M.G. *Está claro que uno de los resultados que más impactaron y siguen impactando en la vida pública de miles de aguascalentenses fue el diseño justamente de Línea Verde. Ya nos relataste un poco los ejes rectores para su diseño. ¿Cuál es tu evaluación, años después, de su impacto en la vida social?, ¿cómo crees que sigue impactando?, y ¿cómo crees que va a impactar hacia el futuro?*

L.M. Es un tema muy interesante. Con frecuencia, cuando voy por la calle, alguien me reconoce y lo primero que me dicen es: “Gracias por la Línea Verde”. Si hay alguna obra que genera esa expresión de gratitud, ese reconocimiento, es la Línea Verde. Hoy platicaba con un joven que vive en el oriente de la ciudad. Me dijo: “Licenciada, ¿ha ido usted, últimamente, a la Línea Verde?” Respondí: “Tengo rato que no voy”. A lo cual señaló: “Debería ir a ver. El domingo estaba así” [hizo un gesto con las manos para indicar que estaba muy lleno]. Se llena de gente, familias, los que cuelgan una la piñata, los que están con los niños jugando, los chavos en la pista que hicimos para patineta. ¿Impactó la vida de la comunidad? Sí, la vida de las familias, sin duda. Hicimos, además, algo poco visible. Seguramente nos faltó difundir esa otra parte social; pero se hizo un trabajo muy importante desde el punto de vista de incorporar una participación comunitaria en el diseño de la Línea Verde. Por eso, cuando pensamos en la parte social, trabajamos mucho con la comunidad: para que la comunidad nos dijera qué era lo que quería, o qué era lo que esperaba de la Línea Verde en el kilómetro frente a su casa. El proyecto original llevaba unas canchas de básquetbol; pero la gente nos decía: “Aquí no jugamos básquetbol. Nosotros queremos aquí un skatorama”. Yo decía: “¿Pues qué es un skatorama?” “Ah, bueno, pues eso para las patinetas de los muchachos”, me explicaban. Diseñar una obra con la participación comunitaria es lo que permite que la ciudadanía se apropie de las obras. Creo que una de las razones por las que la Línea Verde ha sido exitosa en términos de apropiación es que, desde el principio, se hizo ese trabajo para que la sociedad se apropiara de ella y la sintiera suya. Hoy la gente se apropió de la Línea Verde. Es su Línea Verde: la viven, la disfrutan y me parece que impactó de manera muy positiva

en estas generaciones de padres y de niños que hoy tienen un espacio donde poder convivir con su familia. Eso está ligado a ciertas etapas de continuidad; en algunos casos las ha habido y otros no tanta. En los tres años que siguieron a mi gobierno, con Antonio Martín del Campo, me parece que se desdeñó el proyecto de la Línea Verde. Sin embargo, la alcaldesa Tere Jiménez, casi al inicio de su administración, me buscó y me dijo: “Yo fui diputada en ese distrito y a mí me parece que fue una obra importante”. Retomaron mucho; por lo menos el compromiso de mantenerla limpia, verde. Eso ha hecho posible que hoy siga vigente: la gente la ha defendido mucho. Sin duda les cambió la vida. Había familias que me decían: “Este es nuestro campestre”. Es un sentido de apropiación de un espacio digno. Me parece que le regresamos dignidad a las familias; eso lo han sentido y lo han vivido. Dignificar a las familias me parece que les permite también elevar su orgullo. Y eso potencia muchas otras áreas de sus vidas.

M.G. *Justamente en ese sentido, desde un marco socialdemócrata, se suele pensar incluso en la ciudad como un bien público. ¿Tú crees que es un bien público?*

L.M. Estoy convencida de que la ciudad es un bien público. Absolutamente segura. Creo que soy socialdemócrata, sin duda. Si algo define mejor la responsabilidad de un gobernante es justamente contribuir al bien público. Y la ciudad es eso; es por ello que tenemos que pensar en ciudades que sean espacios para todos. Si bien es cierto que existen clubes privados, cotos cerrados, donde nadie entra a menos que pertenezca –creo que se han vuelto un mal necesario por los problemas de inseguridad, etcétera–, me parece que tenemos que regresar con políticas públicas en donde rompamos esas barreras, en donde no tengamos que levantar altos muros y hagamos que esas ciudades se disfruten por todos. A veces hemos incurrido en normas que pretenden regular el desarrollo natural del ser humano y hacemos fraccionamientos donde decimos: “Aquí no se permite el comercio”, por ejemplo; cuando es obvio y evidente que el ciudadano que vive ahí necesita una tienda donde ir a comprar. ¿Por qué tenemos que obligar a las personas a trasladarse kilómetros para encontrar un supermercado? Me parece que el diseño de una ciudad, para que sea un bien colectivo, debe permitir a todo mundo gozarla, disfrutarla, hacerla vivible; que salga de mi casa y a menos de una cuadra tenga los

servicios que necesito. El uso mixto del suelo permite eso. Creo que hubo una época, una o dos décadas, en que nos equivocamos en temas de política de desarrollo urbano; como evidentemente nos equivocamos al pensar que construir ciudades en el cerro o lejos de la mancha urbana era posible. Ahí vemos hoy el fracaso de la política de vivienda en muchos países. México no es la excepción. Hay ciudades dormitorio, o que se han ido creando solas. Puedes salir de la Ciudad de México a Pachuca y ves en medio de la nada fraccionamientos enormes de cinco mil casas. Cada día ves cómo la gente está regresando a vivir a la Ciudad de México; porque lo que hicimos no fue una ciudad: la ciudad debe tener su centro de convivencia –por ejemplo, un templo, un parque, algo que permita o promueva que la gente se congregue–. En esa congregación y en esa convivencia estamos generando riqueza y cultura.

M.G. *Lorena, un par de preguntas para concluir: ¿qué ciudad fuera de México te parece ejemplar, por su proceso histórico o actual de diseño urbano?, ¿qué ciudad te parece que sea digna de emular o de imitar?*

L.M. Debo confesar, Mario, porque además lo hago públicamente y con un gran orgullo, que el nombre y en mucho la concepción de la Línea Verde, como tal, me la traje de Curitiba, Brasil.

M.G. *Yo pensé que de Valencia, porque también hay un proyecto similar...*

L.M. Debo decirte que Valencia me parece una ciudad maravillosa. Es una de esas ciudades que yo pondría también entre las primeras. Pero no tomé la idea de ahí. Cuando terminó la campaña, tenía en mente hacer algo en esa zona. Cuando me di cuenta de que ahí pasaban los ductos de Pemex (porque en ese momento yo veía la tierra, y hasta un día vi los palitos amarillos de esos que te dicen que no debes construir), le dije a Jesús Infante: “Oye, Jesús, ¿qué es eso?” Me respondió: “Es que aquí van los ductos de Pemex”. “¿Cómo?”, pregunté. “Sí, es que aquí no se puede construir”. En ese momento fue cuando pensé: “¿Y entonces qué vamos a hacer aquí?” Había limitantes muy complejas de resolver, además. A mí me llevó un año lograr que Pemex aprobara y diera los permisos para poder hacer la Línea Verde, con las restricciones habituales de construcción para la protección y la seguridad. Nos llevó un año. Pero al tiempo que hacíamos estos trámites y obteníamos permisos, yo iba presentando

los proyectos ejecutivos de las obras que quería hacer. Eso hizo posible lograrlo en tres años; de otro modo, hubiera sido imposible. Una vez que terminó la elección, fui a Curitiba como invitada. Envié una carta donde solicité que me invitaran al Instituto de Planeación de Curitiba, e invité a varios de mis futuros colaboradores. Nos dieron una semana completa de capacitación. El último día, la directora del Instituto de Planeación nos dijo: “Los vamos a llevar a que conozcan la Línea Verde”. Yo pregunté: “¿Qué es la Línea Verde?”. Me respondió: “Es la antigua carretera de São Paulo a Curitiba”. Esa carretera se cerró e hicieron una autopista. En el último tramo de seis kilómetros, esa carretera se convirtió en un parque lineal. En ese momento caí en la cuenta: “Eso es lo que quiero”. Fuimos a verla. Claro, Curitiba es otra cosa. Tiene agua por montones y llueve; se pone pasto y ahí crece todo. Al llegar aquí me enfrenté a mi realidad: no hay agua, por lo que había que crear plantas tratadoras de agua, recolectar agua, regar, reforestar, etcétera. Lo que tú ya has visto en la Línea Verde. Reitero, para mí: Curitiba. Me parece, además, que también tiene una ventaja en el tema del diseño de la ciudad, de la planeación. Es una de esas ciudades que crecieron de la nada. De hecho, Curitiba, así como Brasilia, es una de esas ciudades de reciente creación; desde que las haces, casi las cuadrículas y las haces perfectas. En ese sentido es relativamente más fácil. Pero Valencia me parece maravillosa, sin duda. Hay proyectos sorprendentes... Me encanta Boston, también. Me parece que es una de esas ciudades extraordinariamente bien diseñadas: con una gran reserva de espacios culturales y de convivencia, y un gran rescate de la naturaleza. Yo me quedaría con esas. En Aguascalientes hay poco. Yo paso mucho por Pachuca, por ejemplo, porque tengo una casita por allá en el bosque. Y, al contrario, he ido viendo de repente cómo la destruimos cada vez más: con una inmensidad de puentes, uno arriba de otro. Pero yo creo que esas. Quizá me faltan por conocer muchas otras.

M.G. *¿Cuáles piensas que son los mayores desafíos que se enfrentan las ciudades en general hacia el futuro? Aguascalientes en particular.*

L.M. Creo que, en general, el gran reto en el mundo va ligado en muchos casos al crecimiento desmedido de las urbes, que muchas veces crecen a un ritmo mucho más acelerado que la capacidad de los gobiernos para responder a las necesidades que genera el crecimiento natural o por mi-

gración. En este caso, me parece que ese es el reto. O el crecimiento natural: la demanda supera la capacidad de respuesta de las autoridades. Creo que en el mundo está sucediendo eso. En México es todavía más grave, porque esta incapacidad de respuesta va muy ligada también al problema estructural de la generación de recursos, a una política fiscal de redistribución de la riqueza en términos de los gobiernos (en donde los municipios son los últimos de la pirámide a los que le llegan los recursos públicos para tener la capacidad de respuesta). Sin duda hay una deficientísima capacidad institucional para poder allegarse recursos propios. Aguascalientes es de las pocas ciudades que lo hace –es impresionante, porque hay ciudades mucho más grandes que tienen recaudaciones muy pobres–. Existe una baja cultura impositiva, por lo que no hay recurso que alcance para dotar de servicios públicos de calidad y, a la vez, lo suficientemente tecnificados que permitan proteger el medio ambiente, no deforestar y no acabar con las reservas naturales y con la ecología del entorno. El reto económico quizá no sea tan acentuado, pues la tendencia natural de las empresas es ir a donde hay infraestructura que les permita ser competitivas. De este modo, en la medida que creces, se genera una atracción de inversión de empresas, se genera una demanda de servicios. Esa responsabilidad es evidentemente muy local. Mientras no haya una comprensión de otros niveles de gobierno de la importancia de que estas políticas sociales y de desarrollo equitativas vengan de abajo hacia arriba, va a ser muy complicado.

M.G. *Ahora que hablabas de migración, hay evidencia empírica muy fuerte, por ejemplo, de los beneficios que tienen las migraciones a las ciudades, la interacción, más que generar inseguridad, genera seguridad; más que generar problemas económicos, fortalece la economía. Sin embargo, también se generan retos y desafíos que hay que afrontar justo en un buen diseño urbano. ¿Cómo podríamos equilibrar eso? ¿Cómo podemos sacar todos los beneficios que tiene la migración?*

L.M. Comparto totalmente tu punto de vista. Y soy de las que creen que la migración trae muchos más beneficios que perjuicios. Es una gran riqueza cultural. No hay que ir tan lejos: a mí me parece que Aguascalientes se enriqueció enormemente en los momentos en que tuvimos migraciones fuertes. Como la llegada, en su momento de 1985, del INEGI, que

trajo consigo un cúmulo enorme de personas en muy poco tiempo. Eso nos trajo una enorme riqueza: de talento, de mucha gente muy preparada que hoy aporta mucho a Aguascalientes; mucha riqueza cultural. De una u otra manera, quizá en ese momento Aguascalientes tenía esa capacidad de poder recibirlos ordenadamente, y se acomodaron. Se hicieron fraccionamientos *exprofeso* para eso. No quiere decir que no haya habido consecuencias en la movilidad, por ejemplo, o en la demanda de servicios de agua, etcétera. Pero, en la medida de que no entendamos o que no tengamos esa comprensión, quienes hoy toman decisiones de cómo se dividen o se distribuyen los presupuestos públicos, estamos condenando a las ciudades al rezago. Yo fui una de las que peleé fuerte por la creación del fondo metropolitano, por ejemplo, que era un fondo *exprofeso* justo para atender los rezagos acumulados del crecimiento –en su caso, casi siempre por migración, o evidentemente porque las ciudades van creciendo–. Pensaba que el fondo metropolitano nos iba a permitir resolver problemas de movilidad, problemas de agua, problemas de seguridad, problemas de medio ambiente. Esos son temas transversales, pues no puedes poner una frontera del medio ambiente entre Aguascalientes y Jesús María. Hay que resolverlo con una política metropolitana, integral. Peleamos mucho por eso y hoy prácticamente ya lo desaparecieron. Ese es el gran reto porque, evidentemente, no debemos frenar la migración. Me parece que, al contrario, este intercambio permanente de sabiduría, de conocimientos, potencia a las ciudades y las hace más ricas. Pero al mismo tiempo debe haber una política deliberada de los congresos y de los gobiernos (en este caso, el federal) para inyectarle recursos a esas ciudades que hoy reciben migraciones. Quizá incluso se deba generar un presupuesto que tenga que ver con este flujo migratorio, que está llegando a las regiones. Si se recibe migración en ciertos lugares, podrían asignarse recursos para detonar el conocimiento. Aposté a lo que hoy es evidentemente una necesidad: la ciudad tiene que ser un centro de generación de conocimientos.