

**Publicado en abril 14, 2016 en 4 Pelagatos por [Roberto Aguilar](#)**

Una de las muchas cosas que Mauricio Rodas ignora sobre la ciudad de la que dice ser alcalde: los quiteños no quieren un paso elevado sobre la avenida Diego de Almagro. En la década anterior, durante la administración de Paco Moncayo, ya hubo un proyecto muy parecido al que Rodas trata de vender ahora como si de algo originalísimo se tratara: la construcción de un paso a desnivel que arrancara en esa avenida y condujera el tránsito hacia el túnel Guayasamín, en dirección al valle de Tumbaco. ¿Por qué no se llevó a cabo? Porque los vecinos lo impidieron. Las magníficas palmeras que otorgan a la Almagro su carácter y su ambiente se convirtieron en símbolo de lo que había que conservar. El lema “Salvemos a las palmeras” unió a ambientalistas, peatones, ciclistas e incluso conductores, los mismos conductores que supuestamente iban a beneficiarse con el proyecto. Los unió en torno a un modelo o una idea de ciudad.

Un modelo de ciudad es precisamente lo que Mauricio Rodas no tiene. A pocos días de cumplir dos años en la Alcaldía, él ha sido incapaz de ofrecer a los quiteños una idea, una sola que los cautive, que los haga soñar. Y todas las semanas se presenta en las radioemisoras de la ciudad para suplir esa carencia con palabras, empeño en el que ha demostrado una compulsión verborrágica similar a la de Rafael Correa, aunque con un presupuesto mucho más pequeño. Rodas habla bien bonito. En eso es un campeón. Es capaz de elaborar la teoría socio-antropológica de por qué las luminarias del estadio del Aucas son una obra transformadora del Quito profundo. O los contenedores de basura. O las nuevas paradas del trolebús: qué tan fantásticas serán que hasta tienen acceso universal para discapacitados, iluminación LED, cámaras de videovigilancia, WiFi gratuito, en fin, elementos amigables con el medio ambiente gracias a los cuales no sólo se moderniza el aspecto de estos espacios importantísimos en el diario devenir de los quiteños, todos y todas, sino que se los convierte en un aporte al ornato público, porque la calidad de vida de los habitantes de cualquiera ciudad, no se diga de ésta, tan deprimida y tan caótica, requiere intervenciones amigables, respetuosas, inclusivas que bla, bla, bla. En realidad se trata de obras tan elementales que bastaría con hacerlas. Rodas no. Él tiene que teorizarlas, magnificarlas, inflarlas de retórica. Es capaz de llamar “reconstrucción estructural” a una simple repavimentación, como hizo este miércoles en radio Democracia a propósito de la vía a Tumbaco. De esa manera es fácil terminar calificando como fundamental a cualquier obra.

Pero ¿hacia dónde va la ciudad? ¿Qué cosas hay que transformar y cuáles hay que conservar para conducir a Quito hacia el futuro? Rodas no lo sabe. No es extraño. Nunca, que se tenga noticia, se tomó el tiempo para reflexionar sobre esas cosas. No mintió Jaime Durán cuando dijo que él no conocía la ciudad. Él quería ser presidente de la República, eso es todo. Desde chiquito. Y como en su primer intento le fue mal (no llegó al 4% de los votos) decidió empezar por la alcaldía de la capital, que como trampolín le ha funcionado a otros. Rodas subordina los intereses de Quito a sus ambiciones personales y se conduce como si el alcalde de una ciudad tan compleja como ésta se pudiera improvisar.

Improvisar significa ir sacando temas nuevos de la manga a medida que fracasan los anteriores. Cuando empezó a irle mal en las encuestas se lanzó a la avenida de los Shyris a recuperar la credibilidad perdida. Y le fue peor. Olvidó la Shyris. Jugó a ser líder nacional junto a Nebot y Carrasco en Cuenca. Fracásó. Olvidó Cuenca. Decidió quedarse en Quito para ocuparse del metro y se obsesionó tanto con él que hasta obligó a sus funcionarios a retuitear lo que se le ocurriera poner en las redes sociales sobre el tema. Desempolvó debates ya resueltos, como el de la estación de San Francisco (se gastó todo un presupuesto en un [semi nario internacional](#) para llegar a la misma conclusión a la que Augusto Barrera había llegado dos años antes), y durante meses no habló de otra cosa que no fuera el metro. Tarde entendió que los topos no dan votos. Sus consultores políticos y asesores de imagen le pusieron un ultimátum: si en 2016 –le dijeron– no te inventas algo para atacar un gran problema de la ciudad (el tráfico, por ejemplo), olvídate de la Presidencia.

Es justamente lo que acaba de hacer. Hoy, con el apuro de quien siente que se le agota el tiempo para hacer las cosas importantes que todo candidato a presidente debe exhibir en su currículum, ha echado mano del más socorrido de los expedientes: el de las megaconstrucciones viales. Solución vial Guayasamín, con el puente más largo y más alto de la ciudad y los pasos a desnivel más impresionantes: uno hacia la Almagro, otro hacia la Eloy Alfaro, un tercero hacia la Shyris; intercambiador de Carapungo, con 15 rampas, el más grande de Quito; intercambiador de la Río Coca y Eloy Alfaro; extensión de la Simón Bolívar hasta la Mitad del Mundo...

¿De dónde sale todo esto? Se podría pensar que megaproyectos de ingeniería de escala tan aplastante como los nombrados forman parte del plan urbanístico que Rodas llevó a la alcaldía y son consecuentes con la idea de ciudad que tiene en mente. Siendo así, ¿por qué no nos habló de ellos cuando era candidato? ¿Por qué no lo hizo cuando ganó? ¿Por qué no nos los reveló cuando cumplió su primer año? ¿O cuándo inauguró la Ruta Viva? ¿Por qué para hablarnos de la solución vial Guayasamín esperó hasta el 30 de marzo pasado? Un momento... ¿se le acaba de ocurrir?

¿Y cómo encaja esto –que sí, se le acaba de ocurrir– con todo lo demás? Con el metro por ejemplo: los buses de transporte público que dice podrán llegar a la ciudad por el puente Guayasamín, ¿conectarán con alguna estación de metro? ¿Ya está planificado? ¿Cómo encaja la idea de un superviaducto que rodea La Carolina con el plan Visión de la Movilidad en Quito, que Rodas presentó apenas en diciembre de 2015 y en el que hablaba de “privilegiar a los peatones otorgándoles espacios amplios, seguros y arborizados”? ¿Tiene ya resuelto los problemas de tráfico que se crearán en los puntos en los que desemboca ese superviaducto? La intersección de República y Eloy Alfaro, por ejemplo, o la avenida Naciones Unidas, muy cerca de donde el gobierno construye (sin que el alcalde diga esta-boca-es-mía) sus grandes plataformas gubernamentales que concentrarán media docena de ministerios en un solo punto con el consecuente desborde de tráfico y servicios. ¿Ya lo planificó Mauricio Rodas? ¿Lo tiene solucionado o lo piensa resolver sobre la marcha?

El caso es que, a estas alturas del siglo XXI, las megaconstrucciones viales, los pasos elevados, las vías subterráneas, los grandes intercambiadores son soluciones propias de una ciudad que se piensa y se construye en torno al flujo de los automóviles y, por lo mismo, están en el centro de un debate urbanístico que ni es nuevo ni menos aún resulta extraño a los vecinos de Quito. El alcalde pasa por alto ese debate de la manera más olímpica. Lo da por inexistente y habla del tema como si todo estuviera resuelto. Él quiere ser presidente, eso es todo. ¿Y los quiteños qué quieren? ¿Quieren acaso un megaviaducto en los alrededores del parque La Carolina y en la zona residencial de la avenida Almagro? ¿Quieren una ciudad diseñada para los automóviles aun en las zonas que tradicionalmente han tenido otros ritmos y otros usos? Nada ha dicho Mauricio Rodas de cómo se verá y se vivirá todo esto a ras de suelo; ni una palabra sobre lo que significará una obra de esa magnitud para el entorno. A lo mejor convenga, antes de que todo esto avance, pensar nuevamente en las palmeras de la avenida Almagro como símbolo de lo que la ciudad quiere conservar o está dispuesta a sacrificar. Esas palmeras que Rodas ni siquiera ha mencionado, pero que piensa talar.

Es inaudito. Resulta que un señor sin un modelo de ciudad en la cabeza, un político ambicioso que nunca se paró a reflexionar sobre los enredos de una ciudad tan absurdamente complicada como Quito, está tomando decisiones urbanísticas que implican optar por un camino sin retorno. Para todos los quiteños. ¿Y eso por qué? Porque quiere ser presidente. ¿No es un peligro?

<http://4pelagatos.com/2016/04/14/mauricio-rodas-es-un-peligro-para-quito/>

□ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □