

Fuente: Clarín. Edición del 22-03-2009

A FONDO: ENTREVISTA AL ESPECIALISTA EN DESARROLLO LOCAL Y PLANIFICACION URBANA

Fabio Quetglas: "Buenos Aires todavía no asumió la agenda urbana del siglo veintiuno"

Para el experto, vivimos en ciudades que fueron pensadas para otro tiempo, con otras dimensiones, necesidades y dinámicas. Este modelo está llegando a un punto de saturación, de ahí los frecuentes "colapsos".

Las ciudades son un artificio humano, cuya riqueza proviene de la mezcla. Así surgieron, como lugares de encuentro e intercambio en los mercados y las plazas, o como puntos de cruce de caravanas. Y por lo tanto, en el origen de la ciudad está ese movimiento, la mezcla de los diferentes, que se mejoran la condición mutuamente. Cuando se corta ese intercambio, se segmenta la vida urbana y los vecindarios se transforman en guetos empieza a declinar la vida ciudadana. Es una realidad histórica que hay que recordar y una perspectiva que permite ver la mezcla como oportunidad de aprendizaje, y concebir la superación como resultado de la apertura y el reconocimiento del otro, y al "lugar" como una construcción.

¿Qué tiene esto que ver con temas tan urgentes como la inseguridad urbana y suburbana, el caos del tránsito y la deficiente provisión de servicios públicos de primera necesidad en zonas periféricas de la gran ciudad?

Son preguntas que nos hacemos todos a diario. Algunas respuestas nos da aquí Fabio Quetglas, investigador, docente de la Universidad Tecnológica Nacional (UTN) y consultor en planificación urbana, que siguió de cerca varios ejemplos de exitosas reformas en Barcelona, Medellín y Curitiba.

Ya hace más de treinta años José Luis Romero, en "Latinoamérica: las ciudades y las ideas", decía que Buenos Aires fue creciendo como si fuera "el desaguadero de la República": migraciones internas que formaron el GBA, el cinturón industrial, las sucesivas capas que se fueron agregando y segregando en un paisaje urbano crecientemente segmentado. ¿Nada nuevo? ¿O sí?

Es evidente que esta ciudad, que fue la "Reina del Plata" durante un período largo de su historia, en los últimos veinte años fue para atrás en muchos de sus indicadores, y es penoso comprobar que ese período coincide con el momento en el que esta ciudad adquiere su autonomía y empieza a darse su propio gobierno. Sigue teniendo su protagonismo, sus pretensiones, su circulación cultural, pero ha dejado de ser la Buenos Aires de los '60, la Buenos Aires referente que fue entonces.

¿Qué significa hoy gobernar una gran ciudad como ésta?

Antes de cualquier tema concreto, el problema central es la gobernabilidad misma: la conjunción territorial de espacios administrativos de distinto nivel, con prestadores de servicios públicos. Cualquier ciudad que pretenda tener iniciativas exitosas debe primero pensar su modelo de gobierno y entre otras cosas, para que el modelo de gobierno de una ciudad resulte exitoso, debe incluir en su arquitectura su relación con el entorno (servicios, infraestructuras, financiamiento, etc). Por eso las cuestiones del desarrollo territorial y la gestión urbana no pueden separarse como si se tratara de cuestiones independientes. Un modelo de desarrollo territorial adecuado piensa las relaciones entre ciudad y entorno en términos de gobernabilidad, eficiencia, sostenibilidad y ciudadanía. Todo ello requiere de mucha más práctica de gobierno multinivel y de una cultura política de acuerdos; pero sobre todo de mayor conciencia política de las dinámicas territoriales. Un gobernante, si no tiene conciencia del territorio, ¿qué gobierna?

¿Cómo se aplica esta idea a la ciudad de Buenos Aires?

Además del lastre que significa su condición macrocefálica y las restricciones de competencia que padece, Buenos Aires no ha asumido la agenda urbana del siglo XXI. Ni siquiera organizó aún su "gobernabilidad metropolitana"; es un anacronismo que el transporte público metropolitano sea regulado por el Estado Nacional. El propio mapa que delimita la Ciudad separada del Gran Buenos Aires sigue concentrando en un solo centro su actividad administrativa y tiene un trazado de recorridos viales que son decididamente anacrónicos.

¿Por dónde empezaría a destrabar estas cuestiones?

Si pudiera recomendar algo al Jefe de Gobierno -y a los porteños- diría "invertir en la periferia". Para la Ciudad de Buenos Aires puede resultar más económico contribuir con recursos propios (y también de la Nación, la provincia de Buenos Aires y los municipios, obviamente) a un plan que rompa el modelo monocéntrico, que padecer la ingobernabilidad derivada de la existencia de los desequilibrios territoriales. ¿Acaso no es mejor construir una red de prestación sanitaria de calidad en el GBA que cientos de miles de ciudadanos tengan que padecer el transporte para curarse en la Ciudad e igualmente afrontar el costo?

No parece tan simple poner de acuerdo a la Ciudad con la Provincia y la Nación. ¿Lo hemos visto, no?

Es cierto, pero será cada vez más necesario hacerlo. La descentralización es la única garantía de que todos los ciudadanos dispongan de los atributos mínimos de servicios y vida urbana de una ciudad razonable a una distancia accesible y evitar el proceso de guetización que estamos viviendo, con clases medias encerradas y sectores marginales confinados. Pero debe quedar claro: no hay reformas urbanas sostenibles sin reformas sociales y sin recursos. Encerrarse es el reflejo primario de algunos sectores para no enfrentar ni el

costo ni la complejidad de la ciudad.

Hablemos del tránsito.

Sobre las cuestiones más "clásicamente propias" y que reflejan las complejidades, el primero es la movilidad. Una ciudad sin movilidad es una ciudad mutilada. Y si la gente vive cada vez más lejos de donde trabaja, el problema es enorme; en términos de la calidad de vida puede ser una catástrofe. Las dificultades de movilidad son una derivación de cómo se expande la ciudad y qué calidad de servicio público de transporte tenemos. Y la solución es de una complejidad enorme, porque es contracultural, porque andar en auto privado es una señal de status en nuestra sociedad.

¿Por qué cuesta tanto cambiar esa mentalidad en el caso porteño?

Bueno, se promueve la fabricación de autos; el que no tiene auto, quiere tenerlo, y el que tiene quiere usarlo. Y no entremos en la cuestión del ordenamiento vial y el estado de las calles, no hay una campaña que impulse el uso racional del automóvil. Tenemos que tratar de que la gente por distancias de quinientos metros vaya a pie, que las ciudades se inunden de bicicletas, que es más sano y más sostenible e implica menos humo. Lo ideal es que la gente viva como máximo a treinta o cuarenta minutos de donde trabaja. Eso significa repensar la actividad económica en las ciudades. Cuando se dice: "Saco el parque industrial bien lejos, porque entonces el humo, el ruido y los accidentes pasan bien lejos", se debe saber que eso es mover un montón de gente todos los días desde un lugar donde vive hasta un lugar bien lejos, que en ese lugar bien lejos se arman periferias, que después son de difícil administración.

¿En segundo lugar?

El otro tema central son los residuos. Si no queremos vivir en un basural, tenemos que ir a un cambio cultural, no solamente mejorar la

Señas particulares

FABIO QUETGLAS

NACIONALIDAD: ARGENTINO

EDAD: 43 AÑOS

ACTIVIDAD: CONSULTOR EN GESTION URBANA-DOCENTE (UTN)

MASTER EN GESTIÓN DE CIUDADES DE LA UNIVERSIDAD DE BARCELONA, ES AUTOR DE "QUÉ ES EL DESARROLLO LOCAL" (CAPITAL INTELECTUAL)

La ciudad como problema y como solución

América latina está viviendo otra oleada de "explosiones urbanas", explica Fabio Quetglas, desde su mirador como especialista e investigador, representante de la provincia de Corrientes en el Consejo Federal de Inversiones (CFI) y promotor del Centro Tecnológico de Desarrollo Los Reyunos, de la UTN en Mendoza.

"Crecientemente -explica- el mundo se está organizando como una red jerárquica de ciudades de distinta escala e influencia, y esa tendencia, al parecer inevitable, debe ser un insumo de políticas públicas. Si bien en las agendas políticas latinoamericanas 'la cuestión de la ciudad' aparece desplazada de las prioridades, corresponde insistir en la necesidad de defender ciertos principios urbanos para que la ciudad pueda ser entorno de una economía dinámica y de una ciudadanía inclusiva: revalorizar el espacio público, prioridad absoluta de los medios de transporte público y la infraestructura de comunicación, pasar del modelo de ciudad 'radial' -construida del centro a la periferia- al de 'poli-centralidad'. Una ciudad con muchos centros puede garantizar mejores servicios extendidos y un uso más racional de los recursos".



recolección y el depósito. Cambiar nuestros hábitos de consumo es operar sobre esta gran confusión que hay entre bienestar y derroche: cuánto y qué consumimos, el packaging que utilizamos, la cultura de la comodidad excesiva.

¿Cómo abordar la preocupación por la inseguridad?

Lo anterior tiene directa incidencia sobre las causas de la inseguridad. No sólo la seguridad física. La seguridad de que el servicio público que debe pasar a las seis de la mañana pase; la seguridad de disponer de centros asistenciales abiertos todo el día y con recursos para hacer bien su tarea. O sea, un conjunto de seguridades ciudadanas que construyen "entornos" y permiten la liberación de energía creativa en la gente. No es verdad que los ambientes anárquicos son los que despiertan la creatividad; tampoco es cierto que vivir encerrados y con miedo, protegidos por murallas y puertas blindadas, mejore nuestra seguridad. ¿Por qué no se enfatiza entonces en mejorar los espacios públicos y calles, el transporte público, los centros de salud, las escuelas y las terminales de ómnibus? Todo esto afecta cotidianamente la calidad de vida de pobres y ricos, y contribuye también a aumentar los niveles de violencia en los que nos acostumbramos a vivir.

¿Qué ejemplos o modelos de transformación urbana exitosa podemos seguir?

Barcelona, hasta los '70, era una ciudad sucia, oscura, con barrios desconectados y sin transporte público. Lo importante de las reformas de Barcelona es lo que "no brilla": los mercaditos de barrio recuperados, la ciudad accesible, la exitosa descentralización de servicios que diseñó y lideró Jordi Borja; todo eso convivió con las intervenciones "grandes" pero ordenadas a la idea de que el objeto de la ciudad es la vida de los ciudadanos.

¿Y en América latina?

Podemos rescatar el esfuerzo sideral de dos ciudades, que tenían enormes problemas: Curitiba y Medellín. Medellín era una ciudad asediada por el delito organizado. Mostró un esfuerzo de recuperación urbana muy sustantivo, con actuaciones públicas en los barrios marginales, con incremento de la oferta cultural, con construcción de hechos emblemáticos -es muy importante también que la gente se sienta orgullosa de los íconos de su ciudad-. Reconstruir la ciudadanía compartida implica asumir el desafío de hacer una ciudad integradora.

Copyright Clarín, 2009

DOMINGO 22 DE MARZO 2009

Fabián Bosoer. fbosoer@clarin.com