

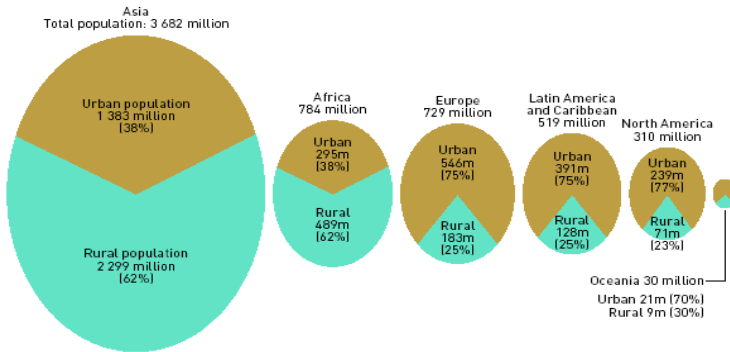
Marco Negrón

## **La ciudad venezolana y las metrópolis del siglo XXI**

En la segunda mitad del siglo pasado el mundo conoció una profunda revolución que condujo a que a su cierre ya la mitad de la población residiera en centros urbanos y se consolidaran, sin excepción de continentes, unas 400 ciudades mayores de un millón de habitantes. Esto no fue solamente un cambio cuantitativo sino también cualitativo tan profundo y radical que, como han constatado los más acreditados estudiosos del fenómeno, nada o muy poco de lo que aprendimos de las ciudades del pasado nos sirve para entender las del presente; además, como entre otros lo registraba el Informe 2001 del Centro Hábitat de Naciones Unidas sobre el Estado de las Ciudades del Mundo, *“En sentido estricto el mundo está completamente urbanizado, pues el campo de fuerzas que forman las ciudades tiene el poder de conectar todos los lugares y todas las personas en una red productiva que se adapta constantemente”*.

Tan acelerado, extendido y profundo cambio se vincula directamente con la dinámica de la Globalización y el desarrollo de lo que se ha dado en llamar la Nueva Economía, pero, contrariamente a lo que muchos pensaron, él no condujo a una era posindustrial o posurbana sino a un nuevo ciclo de industrialización urbana: se trata, a diferencia de lo que predicaban algunos beatos del ambientalismo, de un proceso imparable. La fuerza de atracción de las ciudades es tan intensa que, pese al malestar que frecuentemente manifiestan muchos de sus propios habitantes y al caos y la inseguridad presentes en gran número de ellas, lo previsible es que la dinámica urbana del siglo XXI deje pálido lo ocurrido en el XX: si es cierto que para el año 2000 Europa, Norte América, América Latina y el Caribe y Oceanía con 75% de la población viviendo en ciudades, han completado la fase más intensa del ciclo de la urbanización, para el futuro no puede esperarse un simple crecimiento vegetativo de sus ciudades, las cuales, con toda probabilidad, llegarán a albergar el 90% de la población total. Pero por otro lado Asia y África, que para entonces contaban con apenas el 38% de la población viviendo en ciudades, tienen por delante un futuro de masivas migraciones desde el campo, con la peculiaridad de que en el caso asiático, por ejemplo, aquel porcentaje urbano representaba 1.400 millones de habitantes, o sea 200 millones más que la población urbana total de los cuatro continentes más urbanizados. Además, como ya ocurre, la dinámica del proceso hará que buena parte de tales migraciones terminen teniendo como destino, como ya ocurre, las ciudades de los países más desarrollados.

## URBAN POPULATIONS BY REGION, 2000



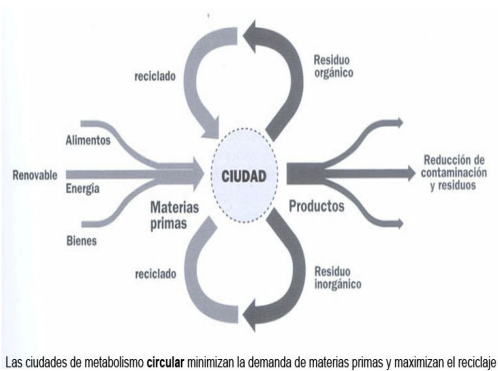
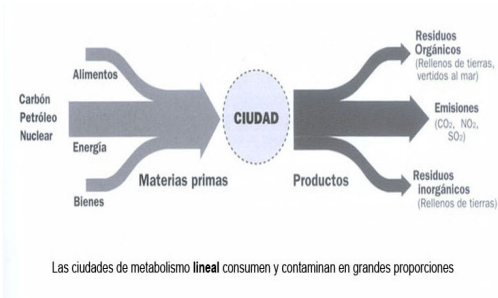
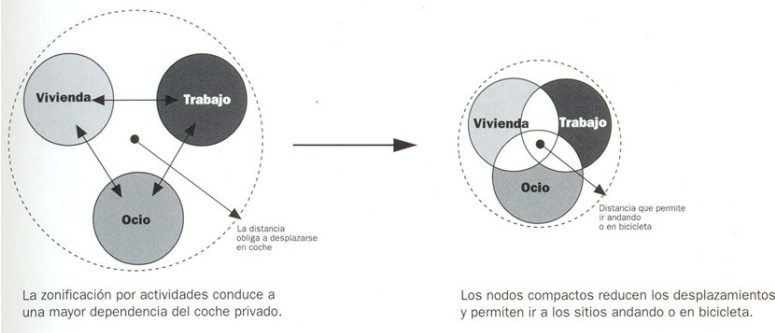
Source: UNPD.

El dilema que en la materia plantea el futuro es claro: mientras todo indica que el crecimiento de la población urbana no se detendrá en el próximo medio siglo, las ciudades en su conjunto, pese a ocupar apenas el 2% de la superficie terrestre del planeta, consumen el 75% de la energía mundial y producen el 80% de las emisiones de gases que causan el efecto invernadero, lo que las convierte en las principales responsables del cambio climático. Es forzoso concluir entonces que si su crecimiento futuro continúa con las pautas que lo caracterizaron durante el siglo pasado, los problemas ambientales alcanzarán niveles insoportables y colocarán a la humanidad al borde del colapso. En semejante contexto solamente sociedades con estrategias de urbanizaciones claras y creativas podrán ofrecer respuestas exitosas al desafío. Y esas estrategias, hay que subrayarlo, no consisten en la contención del crecimiento urbano, que ha demostrado sobradamente su inviabilidad e incluso peligrosidad, sino en la innovación profunda en el modelo de ciudad, lo que incluye no sólo las tecnologías, sino también y quizá sobre todo las formas de organizarla y gobernarla. Un tema imposible de agotar en estas breves líneas pero que podríamos sintetizar en pocas ideas fundamentales:

- Debe abandonarse el modelo de ciudad dispersa y de baja densidad por uno compacto, de alta densidad y con mezcla de usos que minimice el consumo del suelo para actividades urbanas, preservando al máximo las tierras agrícolas, bosques y zonas protectoras. Esto permitirá además reducir las distancias no sólo de los viajes de personas y mercancías, sino del tendido de las infraestructuras de servicios, a la vez que propiciará la mezcla social indispensable para la construcción de una ciudad que, además de amena, sea justa y eficiente.

- A la vez que se estimula el teletrabajo, debe dejarse de lado el modelo centrado en el uso indiscriminado del auto privado por otro basado en el transporte colectivo y los desplazamientos peatonales o con medios alternativos como la bicicleta.
- Además de consumidores, las ciudades y sus edificios deben transformarse también en productores de energía, algo perfectamente posible con las tecnologías ya disponibles.
- Se deberá propiciar el establecimiento de metabolismos urbanos circulares, que maximicen el reciclaje minimizando tanto la demanda de insumos de la naturaleza como la producción de desechos y de emanaciones contaminantes.

**Los nodos compactos de uso mixto disminuyen las necesidades de desplazamiento y generan unos bulliciosos barrios sostenibles**



Fuente: R. Rogers, **Ciudades para un pequeño planeta**

Entre muchas iniciativas orientadas en esa dirección a lo largo y ancho del mundo es posible mencionar el Programa de Desarrollo Climático Positivo, en curso en 16 desarrollos urbanos de gran escala en 6 continentes, que expresamente se propone enfrentar el doble reto de la expansión urbana y el cambio climático, o las del creciente número ciudades que implementan estrategias para estimular la construcción de edificios “verdes” y el efectivo aprovechamiento de los llamados Bonos de Carbono. Para no hablar de los proyectos experimentales de ciudades eco-sostenibles o cero emisiones de Dongtan, en China (Arup y asociados) con una población de proyecto de 500.000 habitantes, Masdar en Abu Dhabi (Foster y asociados) con una población de proyecto de 100.000 habitantes o Ziggurat en Dubai (Timelinks) que se propone alojar un millón de personas.

La magnitud de los retos, el potencial humano sin precedentes que se concentra en las ciudades metropolitanas y la extraordinaria capacidad de innovación tecnológica de la ciencia contemporánea permiten esperar razonablemente que en el arco de esta primera mitad del siglo, en la que se estima que la población urbana alcanzará al 70% del total mundial, las ciudades podrán ser ámbitos aún más propicios que las actuales para el progreso y bienestar de los hombres y estarán en condiciones de establecer una nueva y mutuamente beneficiosa relación con la naturaleza. Pero hoy la variable clave para alcanzar esos objetivos es política porque están supeditados a la posibilidad de que las ciudades cuenten con altos niveles de autonomía política y financiera, algo a lo que normalmente se resisten los gobiernos nacionales, sobre todo los autocráticos.



Masdar

## ¿Tiene un futuro la ciudad venezolana?

Dentro de semejante contexto la pregunta es obligatoria: ¿tiene un futuro la ciudad venezolana? Ciertamente, como hemos señalado de pasada, en algunos países árabes, en Asia, particularmente en China y la India, en Oceanía y en Europa y quizá sobre todo en América del Norte el tema de la sustentabilidad urbana no sólo despierta creciente interés sino que es objeto incluso de programas complejos, cuantiosas inversiones y ambiciosos y audaces experimentos.

En América Latina ha habido también cambios notables en las políticas urbanas de las últimas décadas, que, aunque no siempre han enfatizado de manera especial el tema de la sustentabilidad, indudablemente es hacia allá que se orientan: en casi todas si no en todas las ciudades del continente que han innovado en la materia, el eje de los cambios ha sido la vinculación de los usos del suelo con el desarrollo de sistemas de transporte masivo y alternativos que reduzcan la congestión del tráfico y disminuyan la contaminación atmosférica, concomitantemente con el desarrollo del espacio público y del verde urbano. En palabras del ex-Alcalde de Bogotá Enrique Peñalosa: *“Una ciudad con espacios públicos peatonales amplios, abundantes y de gran calidad, en los que la gente pasa mucho tiempo, es una ciudad más igualitaria. Es imposible darle a todos los ciudadanos automóviles, computadoras, viajes al exterior u otros bienes y servicios de consumo individual. Pero es perfectamente posible darle a todos bienes y servicios públicos de la mejor calidad, como escuelas, bibliotecas y también parques y andenes. Crear espacio público de calidad demuestra respeto por el ser humano. Comienza a compensar, así sea de manera mínima, las grandes desigualdades de nuestra sociedad”*.

En referencia al caso venezolano debe señalarse que en el llamado **Proyecto Nacional Simón Bolívar – Primer Plan Socialista de Desarrollo Económico y Social de la Nación 2007-2013** se encuentran varios párrafos interesantes en torno a la necesidad de *“promover la ciudad compacta y concentrada... donde la estructura urbana se base en sistemas de transporte público masivo electrificados”*, así como de *“Incrementar la eficiencia de nuestras ciudades mediante el consumo racional de energía, creando metabolismo circular (sic)...”*. Sin embargo, esas encomiables intenciones se basan en unas premisas generales que en algunos casos, como cuando se afirma que *“El desarrollo del capitalismo ha generado una profunda desigualdad entre el campo y la ciudad”*, resultan escasamente útiles para el diseño de políticas a causa no sólo de su inexactitud, sino además por su fuerte carga ideológica; en otros se parte de conceptos ambiguos, como *“la democracia protagónica revolucionaria”*, o de objetivos incumplidos después de diez años de *“revolución”*, tales como la progresiva superación de la dependencia petrolera, el incremento de la sobe-

ranía alimentaria y consolidación de la seguridad alimentaria o el desarrollo de la industria básica no energética, la manufactura y los servicios básicos

Y es que en la realidad las cosas están bastante lejos de los deseos: los sistemas de transporte urbano masivo, que tuvieron un inicio relativamente temprano y muy prometedor con el Metro de Caracas, luego extendidos a Valencia, Maracaibo, Barquisimeto y Mérida, desde hace unos cuantos años conocen retrasos y aplazamientos de todo tipo, mientras se sigue estimulando el uso indiscriminado del automóvil privado con subsidios obscenos a la gasolina y una ridícula política nacional de regulación y congelamiento a precios viles de las tarifas de estacionamientos; por supuesto, temas como la exploración de energías alternativas parecen estar totalmente fuera de agenda. En materia de calidad de vida encontramos una situación francamente paradójica: el estudio mundial de Mercer Consulting sobre calidad de vida de 2009 coloca a Caracas en el lugar 156, mientras que el estudio de la Unión de Bancos Suizos **Prices and Earnings around the World 2009** la coloca en el 12º lugar por costo de la vida entre 73 ciudades, prácticamente a la par de París y otras ciudades de similar prestigio.

Todo ello, además, está signado por un nada disimulado intento de liquidar la descentralización que, tímidamente y con muchas lagunas, se ha tratado de implantar desde la década de 1980, así como violentando también, de manera descarada, la propia Constitución de 1999 e incumpliendo sin pudor algunas de sus disposiciones fundamentales, como sería la creación del Consejo Federal de Gobierno (Artículo 185); en cambio, en 2007 un Decreto del Presidente de la República, evidentemente inspirado en el desaparecido Gosplan soviético, crea una inconstitucional Comisión Central de Planificación que, bajo la dirección del Vicepresidente de la República, debía *“integrar todos los planes que desarrollan las alcaldías, gobernaciones y otros entes gubernamentales”*. Esto es especialmente grave porque creemos que sigue siendo válida la afirmación de Tocqueville: *“Sin poder ni independencia, las ciudades podrán albergar buenos súbditos pero nunca podrán tener ciudadanos activos”*. Creemos que allí está el dilema a resolver: contamos con el conocimiento y los recursos para convertir a Caracas, una urbe que aún mantiene un potencial de excepción, en una de las mejores, si no la mejor entre las ciudades de América Latina, pero es preciso crear las condiciones políticas, y estas pasan por la recuperación, profundización y fortalecimiento de su autonomía.

Caracas, septiembre de 2009