

Martes, 26 de junio de 2007

MESA DE DEBATE. ¿Qué ciudades queremos?

Desarrollo Urbano Sostenible, Vivienda, Transporte y Accesibilidad.

Ponentes: Enrique Peñalosa, María Rubert, Alfredo Rodríguez, Zaida Muxi

Moderador: Marcos Vaquer

Marcos Vaquer:

Vamos a dar comienzo a la segunda sesión plenaria y mesa de debate. Si ayer hablábamos de territorio, hoy vamos a girar un poco el zoom para hablar de ciudad, y por tanto si ayer nos preguntábamos por cómo favorecer o asegurar un desarrollo territorial sostenible, hoy nos corresponde hablar de desarrollo urbano sostenible.

Aunque cambiemos la escala no deja de ser, utilizando la terminología que también empleó José Fariña, no deja de ser planteamiento holístico el de la ciudad, aunque sea otra escala como digo, que nos obliga a hablar de muchos temas. De hecho, los nuevos planteamientos, por ejemplo, el nuevo escenario financiero de los fondos estructurales de la Unión Europea para 2007-2011, o los nuevos reglamentos de estos fondos estructurales y las nuevas políticas europeas en relación con la materia de los temas humanos, el mayor énfasis que pone, y así ha sido en la nueva Carta Europea de Leipzig por las ciudades sostenibles, es en que las políticas urbanas tienen que buscar enfoques integrales, que no pueden sólo plantearse por ejemplo la regeneración física del tejido urbano, sino que tiene que ir acompañado de políticas de empleo, de políticas socioeconómicas en definitiva.

Dentro de este holismo y de esta integración de muchas variables en el programa se plantean concretamente tres, pero por supuesto los ponentes de la mesa pueden poner sobre ella otros. Los que se ponen sobre la mesa desde el programa son los de vivienda, transporte, y accesibilidad.

La conexión entre ciudad y vivienda en primer lugar es evidente, la ciudad es una red, una trama de muchas cosas, con muchos nodos de distinta naturaleza, pero evidentemente el más esencial es el de la vivienda. Y de hecho en España esta conexión entre suelo y vivienda, entre la regulación de los usos del suelo, que es como convencionalmente entendemos que es el urbanismo, y la vivienda, nos viene marcada desde la misma Constitución. El Art. 47 de la Constitución Española exige a los poderes públicos regular la utilización del suelo conforme al interés general e impedir la especulación como un medio para asegurar, para garantizar la efectividad del derecho constitucional de acceso a una vivienda digna y adecuada.

El segundo tema que se propone en el programa es el del transporte. De nuevo una conexión evidente, ciudad y transporte. La movilidad, por expresar la idea del transporte ya no como un concepto material, sino como un valor, la movilidad, está ya en todas las agendas de las políticas urbanas, por razones desde luego ambientales. El diagnóstico que se hizo en el plan de infraestructuras y transportes español concluye que en España ya el 40% de las emisiones de CO2 debidas al transporte se genera en el transporte urbano y metropolitano, y que es además el más dinámico, el que más está creciendo de los distintos elementos de transporte, y por tanto factores de contaminación. Pero además, evidentemente la movilidad no sólo debe importar por razones ambientales, sino también por razones socioeconómicas. En la movilidad se nos dirime en buena medida la conciliación de la vida laboral y profesional, por ejemplo.

Y el tercero de los conceptos que propone el programa, el de la accesibilidad, es un concepto anfibológico, ambiguo, no sé si incluso equívoco. De accesibilidad se puede hablar en distintos planos, podríamos hablar de accesibilidad económica, y de nuevo volvemos al problema de la vivienda, por ejemplo, si es o no accesible la vivienda en términos económicos. Podemos hablar de accesibilidad física, y de nuevo nos encontraremos con distintos planos según queramos hablar simplemente de barreras urbanas, urbanísticas y arquitectónicas para la accesibilidad de las



personas que tienen reducida su movilidad, o podremos hablar de accesibilidad ya en términos más ambiciosos, por ejemplo como aquello que la nueva ley del suelo proclamó un derecho de difícil realización, que es el del acceso igualitario y no discriminatorio de todos a las dotaciones públicas y a los equipamientos colectivos abiertos al público. Es decir que de alguna manera trata de combatir el fenómeno, ya criticado mucho por la doctrina, de las *gated communities*, lo que ayer Raquel si no me equivoco llamaba los barrios cerrados.

Para reflexionar sobre estos temas, como saben que el esquema de estos encuentros es por la mañana debatir sobre ideas, por la tarde debatir sobre experiencias, sobre casos prácticos concretos. Para debatir sobre estas ideas tenemos cuatro espléndidos ponentes, a los que iremos dando la palabra por el orden en que aparecen en programa. En primer lugar Enrique Peñalosa, economista y político colombiano que ha sido alcalde mayor de Bogotá desde 1997 al 2000, creo que además con un especial empeño en temas de transporte, él seguramente nos hablará algo de estas experiencias. Es premio Eisenhower Fellowship, es premio de la Sociedad de Economistas de Bogotá, y actualmente, si no me equivoco, de nuevo candidato a la alcaldía de Bogotá.

Enrique Peñalosa:

Muchas gracias. Yo no voy a hablar tanto ahorita ya que se supone que por la mañana hablamos de ideas y por la tarde de proyectos. Quiero hablar un poco de los dos, pero sobre todo de proyectos. Con relación a Bogotá, Bogotá es una ciudad que tiene partes muy modernas como esta, otras mucho menos, como esta. Zonas relativamente ricas, pero zonas de una gran pobreza, como esta. Una gran desigualdad, la desigualdad de recursos es monumental.

Hace unos pocos días por ejemplo me enteraba de que en España el subsidio en Madrid, solamente el subsidio al transporte urbano público es como de 1.400 millones de dólares al año. La totalidad del recaudo por impuesto predial en Bogotá es apenas como 300 millones de dólares al año. De manera que estamos en un planeta distinto. Y Bogotá, a diferencia de muchas otras ciudades en América Latina tiene muchísima autonomía, depende de sus recursos, y políticamente es totalmente autónoma, no tiene prácticamente ninguna injerencia del gobierno nacional para nada.

De todas maneras lo que nosotros tratamos de hacer es construir una visión de ciudad. Mi impresión es que todavía en el mundo estamos lejos de tener claro cuál es la ciudad ideal. Es cierto que en el siglo XX hicimos un desastre de ciudades, mucho más para los carros que para los niños, que para la gente, en todas partes del mundo, y entre más ricos fueron los países tal vez más desastres hicieron. Pero aún hoy, mi sospecha es que tenemos muy poca claridad sobre cómo es que quisiéramos que fueran en términos de alturas, de vías peatonales, de parques, de mezclas de usos, en fin...

Lo difícil además en el tema de la ciudad es que cuando uno habla de cambiar una ciudad de lo que está hablando es de cambiar la manera de vivir, porque una ciudad solamente es un medio para una manera de vivir. Si uno decide coger una ciudad como Los Angeles, o una ciudad como Amsterdam, lo que realmente está escogiendo es una manera de vivir, no es un diseño físico. Y obviamente esto es muy difícil cambiar, por ejemplo lograr que los que tienen automóvil utilicen el transporte público, especialmente en un país en desarrollo, o subdesarrollado, para no usar eufemismos, es muy difícil.

¿Qué es una buena ciudad? De todas maneras, no obstante todas estas dificultades, uno tiene que tener algún tipo de idea. A mí me gusta mucho una definición muy sencilla de este urbanista Jan Gehl, danés, que dice que una buena ciudad es una ciudad donde la gente quiere estar en la calle, afuera, no quiere estar encerrada en la casa sino que quiere estar afuera en el espacio público, ya sea en un café, en una banca, caminando, en un parque, no quiere estar en un centro comercial encerrado, sino que ya está afuera en espacios públicos.

Para poner algo muy sencillo uno podría decir también que una buena ciudad es la que es buena para los ciudadanos más vulnerables, para los niños, para los viejos, para los pobres, para los discapacitados. Si es buena para ellos será buena para todos los demás.



Y yo voy a hacer una presentación muy rápida, porque entiendo que tenemos sólo 20 minutos. Yo diría que quizá la parte esencial cuando Bogotá cambió de rumbo, y tal vez un poco distinta de muchas ciudades del mundo en desarrollo, la Agencia Japonesa de Cooperación cuando yo llegué a la alcaldía había propuesto invertir 12.000 millones de dólares en autopistas por toda la ciudad de Bogotá. Entre ellos como 6.000 o 7.000 millones de dólares en autopistas elevadas, que en mi opinión habrían destruido lo poco de calidad de vida que tiene la ciudad y no habría resuelto nada en términos de transporte. Entonces nosotros decidimos más bien hacer todo lo contrario de lo que proponía JICA, en vez de hacer esas autopistas restringir el uso del automóvil, invertir en transporte público, y con los recursos que nos ahorramos por no hacer las autopistas hacer una gran inversión en programas sociales, colegios, bibliotecas, parques, etc.

El carro comenzamos a restringirlo. Por ejemplo, en este momento, para hacer la historia corta, 40% de los automóviles de Bogotá tienen que estar por fuera de circulación durante tres horas pico en la mañana y tres horas pico por la tarde. Cada carro tiene una restricción de dos días a la semana con este tipo de restricción, lo que llamamos "pico y placa", que tiene tanto apoyo popular que ya hay seis ciudades colombianas que lo han implementado también.

Nosotros decidimos también en los embotellamientos, es importante tener claro que no hay un nivel natural de uso del automóvil en una ciudad. No es que si uno hace más y más vías y llega a un momento en que de repente se encuentra que llegó todo a su nivel natural y se asentó en un nivel natural. El nivel de abuso del automóvil en una ciudad es una decisión política, no técnica. En las ciudades más avanzadas, o más exitosas del mundo, o como queramos llamarlas, exitosas, avanzadas, ricas, como París, o Amsterdam, o Zurich, o Manhattan, o Londres, hace muchas décadas que decidieron que no iban a hacer más vías cuando hubiera embotellamientos, sino que iban a invertir en transporte público.

Pero normalmente, y curiosamente, si uno habla de ciudades avanzadas, política de transporte significa cómo se reduce el uso del automóvil particular. Y si uno va a las ciudades atrasadas, política de transporte significa todo lo contrario, como se facilita más y más el uso del automóvil particular. Es decir, si en Nueva York o en Londres hubiera más espacio para los automóviles, habría más carros. Y si hubiera menos espacio habría menos automóviles. Esto es una decisión política, nosotros decidimos que no íbamos a hacer más infraestructura vial, o por lo menos más allá de la que estaba programada desde hacía mucho tiempo, y que más bien íbamos a concentrarnos en restringir el uso del carro, ya sea mediante restricciones como las que les mencioné en la anterior lámina, o simplemente a través del tráfico. Pero lo que sí íbamos a hacer un esfuerzo muy grande era para construir un sistema de transporte que funcionara, copiado al de Curitiba, que tuvimos al maestro Lerner ayer hablando de eso.

En Bogotá tenemos otra experiencia con esto de buenas prácticas, yo creo que fueron la raíz del cambio de modelo, de la semilla que venía como desde el 82 en Bogotá, que llamamos la Ciclovía del Domingo en Bogotá. Se cerraba en un par de decenas de kilómetros y lo ampliamos radicalmente, hoy en Bogotá cerramos 120 kilómetros de vías principales cada domingo y tenemos más de un millón y medio de personas que salen a la calle a montar en bicicleta, caminar, etc. Lo que es una apropiación muy interesante de la ciudad por parte de la gente.

Y además de eso, le enseña la gente que en bicicleta, si no hay carros, puede moverse muy rápidamente distancias muy extensas, y que no es tan sorprendente. Además es un símbolo muy importante que recuerda que la ciudad es de la gente, no de los carros. Y en un país, en una ciudad subdesarrollada, como Bogotá, donde sólo el 35% de los hogares tienen automóvil, todo lo que se haga para restringir el uso del automóvil y resaltar y darle derechos, darle espacio a los ciudadanos de a pie, además de tener efectos ambientales o de transporte, es un símbolo muy poderoso de democracia. Porque lo que uno está diciendo es que el ciudadano de a pie es igualmente importante al carro, por lo menos, y esto, aunque suene muy sencillo, es comunismo en las ciudades en desarrollo.

También otro ejercicio muy interesante es que comenzamos a hacer esto mismo, además de ampliar esto muchísimo y mejorar su organización, la ciclovía que se llama, comenzamos a hacerlo una noche cercana a la Navidad. En estos momentos están saliendo 3 millones y medio, eso ya se volvió un ritual anual. Tres millones y medio de personas salen a la calle, lo que además es un ejercicio de la conquista del miedo y de la noche. Porque mucha gente tiene temor de que



hay delincuencia o lo que sea. Hay cero delincuencia, porque yo supongo que hasta los mismos ladrones están allá con sus niños.

Otro ejercicio muy interesante que comenzamos a hacer es el día sin carro. En Europa siempre hay día sin carro en muchas ciudades, pero se cierran unas pocas vías aquí y allá. Allá lo que hacemos es cerrar toda la ciudad de 7 millones de habitantes a los carros el primer jueves de cada febrero. Solamente se permiten taxis. Y es maravilloso, el 99% de la gente va a trabajar, estudiar, etc. común y corriente. Pero lo interesante también es que lo hicimos mediante un referendo, los ciudadanos votaron. De manera que esto no lo puede cambiar ni el Presidente de la República, ni el Congreso, ni nadie. Tendría que haber otro referendo para que los ciudadanos votaran. Lo hicimos además un jueves para que fuera un día normal, que no se volviera un fin de semana prolongado, o algo por el estilo. Y realmente es un ejercicio desde luego muy interesante, y un ejercicio de nuevo de ese efecto simbólico democrático. Estamos diciendo "los ciudadanos de a pie". Los ciudadanos de a pie en Bogotá, los ciudadanos que no tienen carro, y la gente de menores recursos, nunca se habían imaginado que fuera posible restringirle el uso del carro a los poderosos, a los dueños del mundo. Y esto, insisto, para nosotros, estos ejercicios que llama mucho la atención en los países desarrollados por sus efectos ambientales, para nosotros yo diría que son mucho más ejercicios de construcción de equidad social, que en términos ambientales, que también lo son por supuesto. Esto es un ejercicio pedagógico que le enseña a los ciudadanos a vivir de otra manera, a organizar su vida de otra manera. El día sin carro en Bogotá, y todos los febreros es igual.

Con lo que ahorramos en autopistas invertimos entonces en toda clase de programas sociales. Este es el barrio más pobre de Bogotá, vergonzoso, pero por ejemplo construimos unos colegios maravillosos. Obviamente tiene todos los servicios, acueducto, alcantarillado, electricidad, y hasta teléfono.

Yo quisiera decir que cumplimos como en España. Lo que acaban de decir aquí en la introducción, es algo que me muero yo de la envidia, pero en Europa controla muy bien el sistema de la especulación en la tierra y la planeación. En América es un desastre la realidad en general. Yo lo que veo en toda América es que hay barrios ilegales, barrios populares, problemas de especulación en tierra. En Bogotá, en todo caso. Yo lo que veo es que veo tugurios en Brasil, veo tugurios en toda América Latina prácticamente. Lo que demuestra claramente que hay un problema de tierra complicadísimo. Lo que digo aquí que hay países que tienen eso resuelto, maravilloso, tocará aprender.

En todo caso en Colombia es un desastre. Y lo que nosotros comenzamos a hacer, esto es el típico desarrollo en los bordes de Bogotá, esto que vemos acá. Creamos una empresa que compra a las buenas o a las malas, mediante expropiación los terrenos rurales. Se llama Metrovivienda, la idea es que hace el urbanismo, hace un urbanismo de calidad, con vías peatonales, parques, todas las de ley, y le da a constructores privados, que tienen máximo un período de dos años para construir las viviendas y un precio tope como de 11.000 dólares, al que se puede vender cada vivienda.

Pero obviamente tenemos todavía que mejorar mucho las leyes, incluso estaba interesado mucho y aquí me hicieron el favor de conseguir la Ley de la Tierra a la cual hizo referencia a la Ministra ayer, España. Porque ya todavía los procesos de expropiación son complicadísimos y siempre los particulares tienen la habilidad de cobrar al gobierno mucho más de lo que vale la tierra. Los avalúos los terminan haciendo entidades privadas bastante corruptas con frecuencia. No obstante que logramos comprar la tierra a un precio rural, de alguna manera es mucho más cara de lo que realmente es el verdadero precio de esa tierra, y entonces tenemos que mejorar esa legislación.

Esto es lo que hicimos. Yo sinceramente creo que los niños que están creciendo en estos barrios hoy tienen una calidad de vida mucho mejor que la de los niños de ingresos altos de Bogotá, con muchos más parques, extraordinarios colegios, vías peatonales, aceras, que eso es una rareza, pues también unas buenas aceras. Hicimos además mejoramiento, y legalizamos más de 400 barrios subnormales que llevaban décadas sin legalizar, y además hicimos más de 700 obras con las mismas asociaciones, oímos mucho a la organización comunitaria y los proyectos que proponían las comunidades los diseñaban ellos mismos, ellos mismos además escogían entre ellos quiénes ganaban, para que no hubiera la posibilidad de que hubiera el interés político en



decir "es que yo le asigno el proyecto al que nos dio más votos" o algo por el estilo. Ellos mismos escogían. Hicimos casi 700 obras, aproximadamente unos 30.000 dólares, contratadas con las mismas comunidades. Yo diría que la obra es lo de menos, lo que estamos construyendo es autoestima, organización comunitaria, la parte física es casi que la ñapa.

También construimos jardines infantiles y conseguimos unos jardines maravillosos en los sectores más pobres. Este por ejemplo es diseñado por el arquitecto colombiano más importante Rogelio Salmona, tuvimos como cuatro. Y además conseguimos cambiar la ley para organizar la financiación de la operación, de esto ahora no hay tiempo a decirlo. Centros comunitarios hasta con piscinas cubiertas en los sectores más pobres de la ciudad. En Bogotá hace mucho frío, es a 2.600 metros de altura, entonces deben ser cubiertas estas piscinas.

Colegios, hicimos una cantidad de colegios extraordinarios, aumentamos en más de 190.000 los cupos en la educación pública en tres años. En tres años hicimos casi 50 colegios nuevos maravillosos en los sectores más pobres. Y además con un experimento muy interesante que tampoco es del caso explicar mucho aquí, pero logramos que los mejores colegios privados de la ciudad administraran algunos de esos colegios públicos, poniéndole un poco de competencia a una educación tradicionalmente muy sindicalizada, y a veces no suficientemente preocupada por la educación en sí, sino por las prestaciones y los beneficios de los maestros. Entonces esta competencia de lo privado con lo público es bien interesante.

Bibliotecas, también construimos una red de bibliotecas, tres grandes bibliotecas y 12 menores, donde están yendo más de 400.000 personas al mes en este momento. Yo menciono todo esto en relación al transporte porque es que esto es lo que se puede hacer si uno decide no hacer autopistas elevadas. Pero si uno decide hacer autopistas elevadas, los pocos recursos que hay, no importa cuántos sean, siempre los absorben todos los carros, y nunca es suficiente. Y esto además ha sido el modelo que ha continuado la ciudad por otros alcaldes que han venido después, el alcalde Mockus, el alcalde Garzón, han continuado más o menos el mismo rumbo, manteniendo las restricciones al carro, la inversión en transporte público, la inversión en colegios, e inversión social de este tipo, bibliotecas de estas.

Parques, también hicimos más de 1.000 parques, desde micro parques grandes parques en la ciudad, en los sectores más pobres. En algunos sitios hicimos sólo una vía de pavimentada para que entrara el transporte público, las demás no se pavimentaron, pero logramos conseguir títulos de propiedad, acueducto, alcantarillado, colegios, etc., y grandes parques, aún en los sectores más pobres de la ciudad. El espacio de los niños, por ejemplo, en esta foto me interesa esta secuencia que la miremos, un parque, el espacio de los niños, y en la misma foto como un poco más lejos el espacio de los automóviles. Uno tiene que escoger qué hace primero. Obviamente, normalmente se hubiera primero pavimentado el espacio de los carros. Nosotros hicimos alcantarillado y demás, pero por ahora pavimento no, porque no había recursos. En cambio sí hicimos un buen parque para los niños ahí al lado. Parques por todas partes. Incluso la primera cancha de fútbol de pasto sintético en Colombia la hicimos en un barrio popular. Grandes parques en los sectores populares. Escultores de los más importantes de Colombia, esto es de una escultora Ana Mercedes Hoyos, una escultora colombiana, los llevamos a los parques más populares.

Y compramos tierra para el futuro, aún donde no teníamos tiempo por recursos para hacer los parques compramos reservas, porque yo creo que el acceso al verde va a ser el gran factor diferenciador social hacia el futuro. Los ciudadanos de menores recursos en el futuro van tener computadores, van a tener carro, van a tener todos los juguetes materiales. Lo que no van a tener a no ser que hagamos algo hoy, es acceso al verde, acceso a grandes campos. Y eso no lo podemos resolver, nosotros podemos hacer las plantas de tratamiento de aguas negras dentro de 30 años, de 40 años, pero lo que no podemos es comprar la tierra dentro de las ciudades para hacer parques dentro de 30 años.

Aceras, esto no es en Bogotá, es en una ciudad africana, no importa. Yo creo que la falta de aceras es un símbolo de falta de democracia. Eso muestra falta de democracia, claramente los ciudadanos de carro son los importantes, los otros son ciudadanos de cuarta. Esto es en Cali, Colombia, en Bogotá, es un símbolo de falta de democracia. Y esto es un símbolo del subdesarrollo.



A mí casi me tumban de la alcaldía por quitar miles de carros de las aceras y hacer aceras más amplias. Obviamente los propietarios decían "Alcalde, no se ha terco, hay suficiente espacio para que los carros estacionen y además para que pase la gente". Entonces nos tocó hacer una gran campaña en televisión explicando que es ya uno le parece que las aceras son parientes de las vías, por lo que están juntas, pero que realmente las aceras son para jugar o darse besos, de lo que realmente son parientes de los parques. Y que es tan absurdo decir que en una acera hay suficiente espacio para hacer vayas de estacionamiento y además para que pase la gente como decir que podemos convertir un parque o una plaza en un estacionamiento al aire libre siempre y cuando dejemos suficiente espacio entre los carros para que pase la gente. Entonces, construimos cientos de kilómetros de aceras, falta mucho todavía en Bogotá, pero por lo menos eso, de nuevo, para nosotros un símbolo de igualdad y democracia.

Estos para mostrar cómo es que en el pasado, por 5.000 años, las ciudades fueron peatonales. Esto es Tokio en la Edad Media. Un poco más adelante, cuando aparecen los tranvías. París casi en el siglo XX, 1890. Nueva York 1905. Aún en un sitio como Venezuela, esto es en Los Roques, en Venezuela, donde no hay carros todavía, la gente está en la calle sin temor, los niños juegan. En Medellín, en los barrios populares los niños juegan sin temor a que los maten. Hoy tenemos que ahí más 200.000 niños que mueren atropellados por los carros cada año en el mundo, y nos parece lo más normal del mundo, crecer en terror de los carros.

En Europa comenzó a finales del siglo pasado a hacerse vías peatonales por todos lados, hoy no hay ninguna ciudad europea que no tenga por lo menos un gran sector peatonalizado. Pero cuando las ciudades están creciendo la pregunta es por qué no lograr que la mitad de las vías sean peatonales, por qué no tener una red de cientos de kilómetros de vías peatonales. Porque peatonalizar una vía que ya tiene carros es un conflicto, pelear con todo el mundo, etc., pero cuando todavía no se ha hecho la ciudad, ¿por qué no diseñamos las nuevas ciudades de manera que la mitad de las vías sean peatonales?

Entonces comenzamos e hicimos un experimento muy interesante. Esa es una foto vieja, ya tenemos aquí alrededor, lo que pasa es que cuando uno ya no está en la alcaldía es más difícil subirse a un helicóptero. Lo cierto es que esta es una vía peatonal de 23 kilómetros de extensión, que es el eje de vida de unos sectores muy populares. Lo llamaron la Alameda El Porvenir. Colegios y centros comunitarios, parques, y la Alameda El Porvenir, que son 23 kilómetros de vía peatonal por sectores muy populares. Esta foto también es muy ilustrativa, una vía peatonal de lujo, cables subterranizados y demás, es algo especial, el parque, la vía para los peatones, las bicicletas, y carros entre el barro.

Uno tiene que escoger, estas son decisiones políticas. Pero resulta que en estos barrios 99% de los ciudadanos no tienen carro. Eso jamás se habría hecho normalmente, porque todo lo que se hace siempre a partir del carro en nuestras ciudades, y lo demás es casi subsidiario. Los niños yendo allá a los colegios, por ejemplo eso es una vía típica en un barrio en formación en Bogotá. Acá había un caño de aguas negras espantoso, lo tapamos. Normalmente se habrían pavimentado las vías primero, lo que nosotros hicimos ahora es primero los peatones y las bicicletas, y después sí, algún día obvio que se va a pavimentar lo de los carros también. Pero primero lo primero.

Junto a los canales. Las ciudades de América Latina generalmente tienen cientos de kilómetros de canales de drenaje. Si solamente se hicieran espacios peatonales a los lados, y no vías para los carros, tendríamos una red de cientos de kilómetros de vías peatonales. Es agua de lluvia lo que viene por estos canales, y esto es lo que comenzamos a hacer, y realmente transforma la vida de una comunidad.

Ya dije que los japoneses junto a este río nos proponían hacer una autopista de ocho carriles. Nosotros hicimos un parque lineal con senderos para bicicletas de 35 kilómetros por entre toda la ciudad. Atraviesa sectores muy ricos, como este, y atraviesa puentes peatonales especiales para las bicicletas. Además miles de personas van al trabajo cada día, decenas de miles de personas. Puentes para bicicletas sobre las vías especiales. Por aquí era donde iba a ir la autopista de JICA. Y llega por allá a las afueras de la ciudad, un parque muy lindo en las afueras de la ciudad, el parque lineal del Juan Amarillo.



El centro, teníamos un espanto de deterioro a dos cuadras del Palacio Presidencial y de la Plaza de Bolívar, la plaza principal de Bogotá, la tasa de homicidios más alta en el planeta, y los horrores de los horrores pasaban allí, venta de drogas, de armas. Cuando yo estaba en la Alcaldía un niño de 4 años fue violado y castrado en ese sector. Es el tipo de bellezas que pasaban allí. Entonces, demolimos 23 hectáreas allí, con toda clase de programas de rehabilitación, por supuesto, costó más la inversión en rehabilitación social y eso. Pero además de eso tenemos que pensar en el futuro, y abrimos un parque de 23 hectáreas en ese sector, junto al Palacio Presidencial. Esto debió haber sido un proyecto del Gobierno Nacional, pero como llevaba 50 años y no habían hecho nada, entonces tumbamos todo eso y creamos este parque. Evidentemente lo ideal es que haya mucho más esfuerzo de renovación, pero además es un período de tres años, entonces eso se continuó en otras alcaldías para terminar este parque.

En el centro también había una invasión de vendedores informales que había generado un problema de delincuencia gravísimo en otros sitios, en el sector llamado San Victorino. También recuperamos esa plaza en el centro de Bogotá, entre muchos otros esfuerzos por recuperar el centro. Peatonalizamos la principal vía en el centro de Bogotá, la Avenida Jiménez, también. La segunda más importante diría yo.

La inversión, para pasar al transporte y terminar. Esto es el tipo de inversiones que pueden ser. Cuando nos preocupamos mucho por esto y no por esto claramente hay un conflicto. Hay un conflicto en las ciudades entre los peatones, entre los seres humanos, y los carros. Por recursos, por espacio, hay un conflicto. No es porque uno odie los carros ni cosa por el estilo. Me parecen maravillosos, estupendos, etc., pero claramente es inevitable: uno, o invierte en autopistas o en colegios. Claro que algunos países pueden tener los recursos para hacer todo al tiempo. Normalmente no.

Pero incluso si uno tiene todos los recursos, hay un conflicto por el espacio, normalmente. Se puede invertir en autopistas y además no resolver nada. Se truncan inmediatamente, porque normalmente se olvida, hay cosas que son contraintuitivas, a uno le parece por ejemplo que es el sol que da vueltas alrededor de la tierra. Yo personalmente nunca hubiera descubierto por mí mismo si no me explican el cuento. Lo mismo parece que hacer más autopistas resuelve el problema del tráfico, lo que obviamente tampoco es así. Es como cuando dicen que las tasas de interés más altas reducen la inflación. A uno le parece a primera vista que es lo contrario, es decir, las tasas de interés suben, suben los costos... No.

Algo que se olvida normalmente es que el embotellamiento, el tráfico, surge no sólo porque haya más vehículos, sino porque los mismos vehículos recorren distancias más largas. Es exactamente igual tener cuatro vehículos que recorren un kilómetro que tener un vehículo que recorre cuatro kilómetros, a efectos del tráfico. Entonces, si yo hago una vía más grande, los vehículos hacen recorridos más largos. Y como no tenemos los medios de control de la tierra que tiene en Europa, generalmente reducen la densidad, se hace más difícil del transporte público, etc. en resumen, el problema es peor a la larga donde se hacen autopistas, y por eso en Estados Unidos y Canadá está aumentando el tiempo perdido en embotellamientos todos los años. Es un tema que tampoco hay tiempo para entrar mucho en detalle acá.

Esto es Shangai, por ejemplo, que han tapizado con el ejemplo desastroso de Tokio, de tapizar la ciudad con autopistas elevadas, destruir la calidad de vida. Y sin embargo, uno va a Shangai con todas las autopistas elevadas que tiene, y eso que casi no tienen carros todavía, y están trancadas por la mañana, a mediodía, por la tarde, a toda hora, no obstante esos horrores de autopistas que han hecho por todos lados. Pero obviamente, nosotros necesitamos un sistema de transporte un poquito mejor que eso, que es lo que hay en Bogotá. Entonces, nosotros como digo copiamos a Jaime Lerner en Curitiba e hicimos el sistema Transmilenio.

¿Por qué Transmilenio? El cuento del mercadeo también es muy importante. En Portland, Oregón, por ejemplo, necesitaban un sistema de transporte que fuera usado por los yuppies, los profesionales de estrato alto y demás, pero como los buses tenían fama de que eran para los colombianos y los latinos, y los negros, necesitaban hacer algo más sexy. Entonces hicieron un tranvía. Los tranvías atraen, hacen lo mismo que los buses, pero cuestan tres veces más. Entonces, cuando uno quiere hacer algo muy sexy pone un tranvía. Los que se dan ese lujo aquí



en Europa ponen tranvías, ponen de todo, pero obviamente la realidad es que este sistema además tiene una capacidad muchísimo mayor. El sistema Transmilenio está movilizándolo 90% más pasajeros que la mayoría de los metros del mundo, movilizan más pasajeros por kilómetro/hora/sentido que la línea más cargada del metro de Madrid por ejemplo. Pero con una diferencia, necesitamos llamarlo que atraer a los ciudadanos de estratos más altos, por eso entonces era imposible que se subieran en un bus, pero en un Transmilenio ya es una cosa un poquito más...

La realidad es que, por ejemplo México, que tiene la línea de metro más extensa de cualquier ciudad del mundo en desarrollo, y sin embargo prácticamente no atrae ciudadanos de clase media al metro; en cambio el Transmilenio 20% de los que lo usan con todo y que tienen muchos problemas de que va demasiado lleno y demás, 20% de los pasajeros de Transmilenio tienen carro, lo que es muy raro en una ciudad del mundo en desarrollo. Rápidamente, no tenemos tiempo de seguir a eso, pero ha venido avanzando que hay un impuesto a la gasolina que financia gran parte de la infraestructura y parte el gobierno nacional. La idea es que cubra toda la ciudad. Es accesible a discapacitados, a sillas de ruedas, en fin, tiene buses alimentadores que van a los sectores populares y trae la gente a las troncales.

En el centro hubo todavía unos sitios donde no cabía, supuestamente. Unos diseñadores de nosotros en las discusiones dicen "ah, es que no cabe el sistema". Entonces nosotros lo que decimos es "en una democracia, si el interés general prevalece sobre el particular, lo que no caben son los carros". Entonces, salieron de esta vía en el centro, es una vía en el centro de Bogotá, solo para peatones y el sistema Transmilenio.

Y las ciclas es otro tema, esto es Holanda, es una cosa maravillosa realmente, esa es una de las cosas. Madrid me parece la ciudad más maravillosa del planeta y Barcelona y demás, pero de las cosas que uno si no entiende es por qué con este clima tan perfecto donde casi no llueve, en Holanda o en Bogotá llueve a toda hora y sin embargo mucho aquí uno prácticamente no ve ciclas, no les gusta mucho, y eso que ganan la vuelta a Francia los españoles, yo no entiendo. Pero bueno, en todo caso eso es en Holanda, para mí esto me parece maravilloso, y en Bogotá de alguna manera, en Colombia, había una tradición de ciclismo, es de los países en el mundo en desarrollo con más éxito a nivel de competencias del ciclismo y demás. Esto es en Holanda algo maravilloso, en un cine todo el mundo llega en Utrecht en bicicleta.

Entonces comenzamos a hacer ciclorutas, de nuevo como un símbolo de democracia, y hoy hemos logrado pasar de cero ciclistas yendo al trabajo prácticamente, a más de 4% de la población de Bogotá, que es muy significativo cuando tenemos que solamente 14% de los ciudadanos en Bogotá usan carro para ir al trabajo. Se ha reducido del 17 al 14 después de todas estas políticas, que es bien raro reducir el porcentaje de ciudadanos que va en carro al trabajo. Un ciudadano de estos se ahorra un salario mínimo y medio al año utilizando bicicleta.

Esto es en Cartagena, no en Bogotá, pero aun los más pobres en esa miseria tan espantosa tienen acceso a una bicicleta. La ciclorruta, que además tocó llamarla ciclorrutas, nos tocó inventar hasta el nombre porque ya llamábamos ciclovías a esto de que cerrábamos las calles el domingo a lo que hice referencia, entonces yo diría que es tan importante porque protege al ciclista como por el hecho simbólico, le dimos un nuevo status social al ciclista, dijimos "el ciudadano de bicicleta es importante". Lo que hace la ciclorruta es que es un símbolo que muestra que el ciudadano en una bicicleta de 30 dólares es igual de importante que el que va en un carro de 30.000 dólares. Ya tenemos casi 400 kilómetros de ciclorruta y hay más de 300.000 personas que se movilizan en bicicleta al trabajo todos los días. Realmente yo creo que estamos sólo comenzando, yo aspiro a que lleguemos siquiera al 10 o 15% y eso que es una ciudad grande de 7 millones de habitantes. Y creo yo que este es un tema en el que queremos seguir trabajando, tiene un apoyo popular muy grande, aun los que no usan bicicletas. Es como cuando uno ve una bahía, la bahía se ve mucho más hermosa si tiene veleros aunque uno no esté montado encima del velero. Una ciudad con bicicletas es más segura, es más amable, es más humana, en fin. Y termino ya. Gracias.

Marcos Vaquer:



No puedo evitar, Enrique, decirte que para nada hemos acabado con la especulación con el suelo en España. Ojalá.

Enrique Peñalosa:

No puede ser peor que allá.

Marcos Vaquer:

El desarrollo económico en España ha sofisticado y formalizado la especulación, no la ha destruido creo yo. Pero bueno, esto para el coloquio seguro que da de sí.

A continuación tiene la palabra María Rubert, profesora titular de urbanismo en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, que es además divulgadora de estos temas, escribe habitualmente en medios de comunicación, en el periódico de Cataluña fundamentalmente, lo cual le hizo merecedora del Premio Nacional de Urbanismo en el 2004 por esos artículos e intervenciones en prensa, radio y televisión. María.

María Rubert:

Bueno, no sé qué voy a contar después de la apabullante presentación de Bogotá. Yo creo que Bogotá seguramente es la ciudad que en los últimos 10 años ha hecho una transformación basada en una nueva política del transporte, más importante del mundo. Su alcalde, su ex alcalde, ¿no? Yo creo que seguramente el ejemplo de Bogotá es un ejemplo que a otra escala está dando lecciones incluso a ciudades como Londres. Teníamos en Londres el liderazgo de las políticas duras de controles de transporte urbano y en este momento tengo la impresión de que Bogotá ha inaugurado una nueva línea, precisamente porque ha demostrado que no se puede actuar sólo en base a un criterio. No basta decir queremos aceras, se pueden hacer aceras si complementariamente se establece un sistema de transporte rápido.

Las políticas de transporte son importantes básicamente porque afectan específicamente a la vida de los ciudadanos de una manera muy básica, muy directa, porque tienen que ver con el tiempo. A medida que la ciudad crece, que los recorridos son mayores, garantizar que el tiempo de transporte es algo aceptable es básico. Pero por otro lado no solo el tiempo de desplazamiento, sino que el tiempo de desplazamiento significa oportunidad, es en la medida en que uno se puede trasladar a una cierta distancia que puede acceder a ese trabajo.

Y por otro lado, esa política de transporte es la que permite recuperar la ciudad o hacer vivible, habitable, convivible, una ciudad que lo había perdido a partir de los 50, 60. Nosotros en Barcelona tenemos ese ejemplo espléndido todavía yo creo de la propuesta de Ildelfonso Cerdá, que como decía anteriormente, planteó para toda una extensión que la mitad de lo que serían las calles, fueran aceras, la mitad aceras, la mitad para vehículos. En el momento en que Cerdá planificó la ciudad estaba pensando en unas calles para tranvías creo, no estaba el coche popularizado. Pero ya en ese momento tenía claro esa idea elemental, 5 - 10 - 5, eso era la sección mínima de una calle, con lo cual imaginando que siempre se iba a compatibilizar al 50%. Nos encontramos en este momento en el que garantizar el transporte tiene que ver con el esfuerzo enorme que hizo la ciudad del XIX con las alcantarillas de algún modo.

La ciudad del XIX reorganizó los desagües, no sé como se llaman en castellano, los desagües y las redes de saneamiento. En este momento tenemos que hacer eso compatible para que efectivamente pueda fluir el verde, puedan fluir las aceras. En este momento además, yo creo que nos encontramos en una situación en la que, claro, se ha abusado un poco de esa palabra de sostenibilidad, pero sí es cierto que ha permitido recuperar una cultura en la que aprovechar vuelve a ser una palabra clave para las ciudades. Una ciudad buena es una ciudad que sabe aprovechar lo que hay, que sabe sacar partido de lo que tiene, como en general todo, que no tira, que no desprecia sino que, digamos en el fondo, aprovecha lo que tiene reconduciéndolo y reorientando. Yo creo que no sólo Cerdá nos enseñó la importancia de las aceras, sino también



Jane Jacobs en su libro espléndido *Vida y Muerte de las Ciudades*, cuando hablaba de lo importante que son las aceras para reducir peligros, para hacer la vida más amable, en el fondo para garantizar que la vida es más segura, ahora que hay tanta preocupación por esa cosa. Sólo si hay aceras las calles son seguras.

Yo empecé a interesarme por esos temas cuando Barcelona en el año 98 yo creo, cuando ya estaba consolidada la política de transformación que había iniciado con los Juegos Olímpicos y en los 80 de la mano de Bohigas, se encontraba en un momento en el que tenía que decidir qué sistemas de infraestructuras nuevos tenía que implantar. Y con un grupo nos asustamos un poco al ver la poca conciencia que tenía la ciudad de la necesidad de, por un lado continuar una política de recuperación de calles, aceras, etc., pero por otro poner la ciudad al día desde el punto de vista de las infraestructuras. Y Barcelona que ha hecho una política brillante, bueno, quizás de tan brillante se ha pasado, de recuperación del centro, en cambio está sufriendo una desorientación yo diría, en relación a sus infraestructuras que se están haciendo como nudos y líos, no se si Zaida opina lo mismo.

Yo quería pasar muy brevemente unas imágenes para establecer un argumento, básicamente. Es evidente que todas las ciudades ideales, que es la idea del moverse en la ciudad, de la idea de la circulación, la circulación es como un gas perfecto, el coche ocupa todo el espacio que se le da, y milagrosamente el coche se reduce a lo que le dejan, es lo que veíamos con las imágenes de Bogotá. Pero es evidente que cualquier planeamiento de ciudades del siglo XIX, desde algo tan poco denso como las propuestas de Howard, pasa por entender que la movilidad es un elemento a garantizar, en ese caso a partir del tren con esas ideas de tal. El gran momento en el que el moverse parecía que iba a ser algo que iba a transformar las ciudades completamente, todas esas imágenes idílicas de las ciudades prácticamente con las calles del siglo XIX, con el boulevard, pero en cambio llenas de objetos voladores que iban a garantizar que podríamos ir desplazándonos de un lugar a otro en un momento.

Yo creo, y eso no es una tesis, es una idea muy discreta y muy sencilla, que hay dos estrategias en este momento para interpretar o para atacar ese problema de la movilidad y de la vida en la calle en las ciudades que tenemos. Uno de ellos es el que ejemplifica de manera excepcional Bogotá que tiene que ver con consolidar, interpreto yo, y perdóname si no interpreto bien lo que estéis haciendo, que en el fondo intuyen políticas, que consolidan estrategias informales que casi estaban funcionando, o sea que parte de lo que pasa para modelar. Es como si las políticas en Bogotá de diseño urbano y de transporte, tengan que ver con modelar lo que está pasando, en el fondo reconducir un poco lo que hay.

Pero en cambio tenemos en Europa, y en ese sentido el ejemplo de Bogotá u otros, no sé, Curitiba por descontado, pero incluso Medellín con su metro tan criticado en su momento, porque creo que estaba vinculado a temas especulativos, son ejemplares. Pero por otro lado tenemos en la tradición anglosajona, yo creo un pilar muy fuerte como modelo, un modelo bueno y malo. A partir de los 60, realmente la política de transporte en Londres se plantea como algo consustancial a su crecimiento, y en este sentido el informe Buchanan, conocido y aplicado sistemáticamente en todas las ciudades del mundo, yo creo que es una de las piezas clave para bien y para mal, es el informe que dice "las ciudades se van a colapsar" y eso lo habla en el 60, es el informe que dice "hay que conseguir hacer calles peatonales en el centro, hay que conseguir hacer el by-pass, hay que conseguir estudiar las necesidades para aplicar las soluciones". Y eso es lo que ha permitido que Londres sea una ciudad, junto con París evidentemente, donde el tema de circulación está controlado de manera muy radical, con la tasa. Básicamente, la tasa que tanto asustaba a los laboristas, ha sido un éxito espectacular, la tasa que obliga a pagar, creo que son 6 euros, a quien quiera circular por el centro de Londres.

En esta línea, en la línea de las tasas, de la organización de calles peatonales, etc., está la línea que viene más de la estadística y luego está lo que comentaba en relación a Bogotá, o que puede ilustrar el ejemplo de Malagueira, que en el fondo es decir en relación a las infraestructuras, en relación al movimiento, en relación a los sistemas para llevar el agua, en relación a lo que da la estructura de la ciudad, quizá en según que condiciones conviene mirar lo que pasa y aplicarlo de otro modo.



Y en ese caso, y para no alargarme, yo creo que el ejemplo de Quinta de Malagueira en Portugal es ejemplar. En el fondo Quinta de Malagueira, no referente a la movilidad pero si referente al acceso del agua, monta un barrio a partir de organizar bien la infraestructura de acceso del agua, el acueducto que ven ustedes a su lado.

Me gustaría para terminar, porque creo que tenemos que dar paso a más ponentes, ilustrar lo que yo creo que es la transformación más importante que está esperando la ciudad europea, y hablo de ciudades como Barcelona que aparentemente tienen metro, aparentemente hicieron la apuesta del tranvía, efectivamente yo creo que es muy acertada la opinión de que el tranvía parece más sexy, pero sobre todo el tranvía es privado en el caso de Barcelona, por lo cual tuvo su éxito, etc. Ciudades como Barcelona que aparentemente tienen un sistema de transportes del siglo XIX y XX, concretamente el metro se inauguró en el 24, están a la espera de coordinar esas cosas, de entender que para que la ciudad funcione hoy eso es prioritario. Se puede poner arena en la playa y tendrá mucho éxito y estará lleno de turistas, pero para que la vida de los ciudadanos sea más cómoda, hace falta garantizar otras cosas.

Esas son unas imágenes de Català-Roca, yo creo que uno de los fotógrafos de ciudades más importantes de España, son imágenes de Madrid y Barcelona, ciudades que en el XIX y en el XX comprobamos como el transporte público tenía una importancia enorme. Primero porque aparece el transporte público en una ciudad que la vemos retratada sin prácticamente coches. Es una ciudad realmente peatonal pero en cambio con un transporte público de máxima calidad. En ese momento Barcelona, Madrid, etc., tenían un espejo donde mirarse y ese espejo se llamaba París.

Nosotros en este momento estamos un poco desorientados. ¿Dónde tenemos que mirar? ¿Hacia dónde hay que mirar para hacer una ciudad otra vez más cómoda y más vivible? Quizá París. Yo creo que la lección es entender que París nos sirve para unas cosas, que seguramente Londres nos sirve para todas las políticas de transporte a largas distancias, pero que quizás ciudades como Bogotá, o como Manhattan seguramente en la política que está estableciendo en la parte baja, nos pueden ilustrar en otras cosas. Organizar el transporte y la vialidad es hoy en día prioritario como lo era en un momento en que, como ilustra la foto, parece casi un alcalde el que esté dirigiendo el tráfico de la ciudad de Barcelona en el año 60, un tráfico prácticamente inexistente. No sé si ustedes ven, la calle está vacía pero en cambio hay árboles, hay orden. Ordenar la movilidad es todavía el tema pendiente en muchas ciudades europeas. Muchas gracias.

Marcos Vaquer:

Muchas gracias María, sobre todo por darle continuidad al discurso de Enrique Peñalosa sobre el erotismo de las ciudades. Si Enrique Peñalosa nos planteaba si era más sexy el tranvía o el metro, María Rubert nos ha dado las medidas ideales, que no son 90-60-90, sino 5-10-5, según he podido aprender de la trama urbana. Pero bueno, vamos viendo esa ciudad femenina que ayer además nos exponía la exposición de Arquerías, donde por cierto estaban María y Zaida como bustos parlantes, expuestas. Alguno de los asistentes estuvo dialogando con ellas, que lo vi virtualmente.

Bien, el tercer ponente es Alfredo Rodríguez. Alfredo es arquitecto proveniente de Chile, Secretario Ejecutivo de la Corporación Sur de Estudios Sociales y Educación, Director de Sur Profesionales Consultores y Vicepresidente del Colegio de Arquitectos de Chile.

Alfredo Rodríguez:

Muchas gracias por la invitación. Hace casi cuatro años atrás nuestro ex alcalde de Bogotá estuvo en Santiago, lo invitó una ONG, Ciudad Viva. Ellos editaron un vídeo con todas las exposiciones que hizo y particularmente una que hizo en la CEPAL. Nosotros usamos ese vídeo, cuando hacemos trabajos con dirigentes populares, y ahí el ex alcalde dijo que las ciudades se hacen con tres criterios: igualdad, felicidad, competitividad. Eso en Chile, en Santiago, una de las ciudades más seguras de América latina y casi del mundo, pero en la cual hay, por distintos motivos, una percepción de inseguridad muy alta, era muy sorprendente. Es decir, un alcalde que venía de Bogotá, una de las ciudades más violentas y de un país que vive en la guerra, no habla como de



política urbana, seguridad. Porque pareciera ser que la única razón con la cual se habla de las ciudades es política de seguridad urbana. No, él nos hablaba de estas tres: igualdad, felicidad y competitividad. Y es muy razonable. El punto es por qué no tenemos una ciudad más igualitaria, por qué no tenemos una ciudad más feliz y por qué no tenemos una ciudad más competitiva, en ese sentido competitiva como el lo colocaba muy bien, competitividad en sentido de conocimiento.

Yo creo que no la tenemos porque no es parte del discurso dominante eso, es decir, el discurso dominante es el del suelo urbano, el discurso dominante es el de desregular para facilitar la inversión privada, el tipo de indicador que usa el Banco Mundial o el BID de éxito en una ciudad, es que el precio del suelo sube. Hay un viejo libro que yo creo que hay que volver a leerlo, que es el Urban Growth Machine, que ya nos contaba todo eso, ahí a mediados de los 80. Es el dominio de las políticas urbanas por el sector de la construcción e inmobiliaria. En ese librito Logan y Molotch definían tres tipos de especuladores: el especulador por azar, el que compra un terreno y le sube el precio, porque pasó la autopista, no sabía; el especulador activo, el que sabe, que prevé y conoce la ciudad e invierte donde va a crecer, y fundamentalmente el especulador estructural, que es parte del aparato que decide por dónde va crecer la ciudad y la ciudad crece por donde él quiere y dónde él tiene su tierra.

Hay un aparato entre el sector de la construcción y los ministerios de vivienda, los ministerios de urbanismo y todos esos, que son el aparato que maneja el sector de la construcción, y es viejo también eso. Esos viejos libros de Indovina, de Gustavo Gili, del sector inmobiliario, "il blocco edilizio" de Italia en los años 60.

Yo creo que lo principal en la política urbana, lo dijo muy bien el alcalde, las políticas son políticas, las políticas se hacen para buscar algo, tienen un sentido, cuando dejan de tener ese sentido dejan de ser políticas. Entonces muchas veces lo que fue muy bueno puede ser muy malo, o si no se convierten en argumentos vacíos. Por ejemplo, en el año 82 yo me reí mucho porque estaba viendo un libro de alfabetización del Ministerio de Vivienda, ahí durante la dictadura en Chile, decía "basado en el método Paulo Freire", o los primeros que usaron el presupuesto participativo en Chile fueron los alcaldes de derecha, o como vemos ahora, el desastre del Transantiago por copiar el Transmilenio. Cuando se copia sin sentido, las políticas dejan de ser.

Raquel nos hablaba ayer de la amenaza que es la segregación y la especulación urbana y nos hablaba de estos barrios cerrados. Yo ahora les voy a mostrar los barrios cerrados de los pobres. Hay un filósofo colombiano, hoy día me he dedicado a hacer elogios a Colombia, su letra es una maravilla. Decía "es muy distinto la causa a la condición", fijémonos en las condiciones más que en las causas.

Una de las principales cosas que pasan, ayer me llamó mucho la atención, vi esta maravillosa exposición, y salía la Ministra, y su producto eran letras, cartas, números. No, ella incide en la ciudad, y cuando se presentan como los productos de los ministerios, es decir, los decretos, todo eso, estamos perdiendo de vista lo que son los productos. Y en el caso de la política de vivienda en Chile, durante 15, 20, 30 años, se olvidó lo que eran los productos. Ha habido una política extremadamente exitosa de construcción. En Santiago se han construido alrededor de unas 220.000 unidades de vivienda social. Es un millón de personas. Una ciudad de 5 y medio, un millón de personas. Pero están acá en la periferia, esto es construido entre el 80 y el 2001, y hay una densidad de 400 personas. Acá la densidad promedio del resto es de menos de 100. Y no se ve mucho, porque esta zona no se recorre. Es una ciudad que se va extendiendo y en la cual cada conjunto es independiente, no hay muy buena relación. Porque tal como dice el Ministerio de Vivienda, quién si no el promotor inmobiliario sabe cuál es la mejor ubicación. ¿Quién?

Y para facilitar todo esto, se quitaron y se desregularon todas las normativas que obligaban a conectar las urbanizaciones. O sea, nadie es responsable por la vialidad secundaria. Sólo el urbanizador, y si el urbanizador quiere lo hace, y si no, no. Y ese es el resultado, muy rápido. Y este es el producto.

Hay un antropólogo que hizo un estudio de cómo una de estas villas después era mejorada. Y una niñita que vivía en uno de estos conjuntos dibujaba así lo que había sido el antiguo campamento, el asentamiento irregular. Había árboles, había cosas. Y un niño a su vez el dibujaba así cual era



el lugar donde vive. Resulta que el niño dibuja muy bien, este es el tipo de asentamientos que se hacen, está en la política habitacional chilena.

Y esto es la periferia. En la periferia el patrón que se sigue es ese mismo patrón de los antiguos potreros. Este es un potrero antiguo, aquí una calle, aquí venía la calle, aquí viene la calle, se coloca un bloque separado del conjunto, otro bloque que se corta, y una zona de entrada. Este es el final de la ciudad, la no-ciudad. Y los conjuntos terminan donde termina la calle, como el pan de molde, que se corta donde hay que cortar, no hay fachada, no hay ciudad, es la no-ciudad. Un millón de personas viviendo así.

Y los manchones estos han sido producidos por unas 43 empresas, 6 empresas han hecho la mitad, y han hecho en grande esto. Y son estas políticas públicas las que hacen la segregación. Es decir, lo que estaba diciendo Raquel. Pero estos son barrios cerrados pobres, no ricos. Este es un conjunto de unas 4000 unidades, pero debería tener un estudio ambiental, pero se fraccionan, son hechos de a 200-300 unidades. Entonces con 200 o 300 unidades no se necesita un estudio ambiental, y se puede seguir así.

En general los antropólogos han dicho que a algunas de las personas la vivienda les sirve como un paso, es un ahorro para una etapa. Pero resulta que el precio de la tierra en promedio en Santiago subió más de ocho veces, y el precio promedio de las viviendas no ha subido. O sea, no tiene un valor de cambio para la familia. Y el 65% quiere irse, no tiene un valor de uso. Es sólo lo que tenemos ahí, es una política de construcción que sirve a las empresas, que sirve de unidades en los anuarios públicos, porque no se sabe cuáles son, y para los usuarios insatisfacción y frustración. Y como son viviendas de más o menos unos 33-34 metros, la gente lo agranda, y empiezan a crecer. Estos mismos conjuntos se han construido hace 30 años, y hace 30 años que la gente lo viene ampliando y no ha habido nada hasta recién con el gobierno reciente se comienza a tomar esto. Y en verdad la gente lo ha ido creciendo, creciendo, creciendo, y entonces todo lo que eran los espacios comunes se ocupan, desaparecen, y lo que era el paso de la informalidad a la formalidad termina siendo un nuevo campamento, un nuevo asentamiento.

Entonces, ahí lo que nosotros decíamos, esta es una política en la cual al final el stock ha vuelto a ser parte del problema. El problema en Santiago no son sólo los sin techo, son los con techo, los con techo también son un problema adicional al déficit. A partir de 20 años, o 30 años, de aplicar una política en la cual no se monitorea, no se analiza, no se critica. Cuando nosotros presentamos estas cosas dicen "bueno, es muy fácil hacer críticas". Sí, pero hay que ver la realidad. Estas son casas de 3 metros y medio de frente. Y cuando el Ministerio arregla, aquí la gente le había dicho una mejora, las quita, porque en verdad son irregulares y tatata, pero terminan de arreglarlo y la gente lo vuelve a hacer.

Aquí están los lugares donde están los puntos de más alta concentración de denuncias de delitos de violencia familiar. Nosotros le colocamos encima del que habíamos hecho, y hay una coincidencia casi de 1 a 1 entre lo que son los lugares de mayor intensidad de denuncias de violencia intrafamiliar con estos conjuntos de vivienda. O sea, tenemos una política pública que termina creando nuevos problemas sociales.

El punto ahora es que el problema con el cual se ha enfrentado el nuevo gobierno, es que ya no es el solo problema del déficit sino un problema del stock, que ya es parte del déficit. Un problema del déficit en el que ya el tipo de soluciones que se plantearon antes no sirven, y hay que pensarlas de nuevo, y hay un problema muy grave con los deudores hipotecarios. Uno de los problemas con los cuales se ha enfrentado el Ministerio hace un año y medio es que en la práctica no hay una política. Y entonces es muy difícil, porque hay una cantidad de inercias que hay que vencer: una inercia es la inercia institucional, hay un aparato institucional que ha estado 30 años acostumbrado a trabajar de otra manera; hay una inercia de las empresas, etc., etc., etc., y hay una inercia de la gente.

Pero ahora se ha comenzado un programa muy interesante, que se llama "Programa Quiero mi Barrio", y es un programa de mejoramiento del stock. Y ese programa de mejoramiento del stock, va a demorar, cambiar las inercias es muy difícil, pero yo creo que ha hecho por primera vez, después de 30 años, que los funcionarios del Ministerio estén ahora en las poblaciones.



Como no hay que ser negativo, aquí hay una buena experiencia. Es el *Conjunto Andalucía*, que fue financiado por la cooperación española, por la Junta de Andalucía. Es un programa de vivienda social, no en la periferia, en el centro de la ciudad, en el cual el crecimiento progresivo es al interior. Y lo otro, encontré en una revista, en Colonia habían hecho esto. Es lo que los arquitectos en Chile no ven, es posible objeto de diseño.

Marcos Vaquer:

Muy bien, como último ponente de esta mesa, tenemos con nosotros a Zaida Muxi, que es argentina, arquitecta, aunque no ejerce en Argentina, sino que es residente en Barcelona desde 1990, profesora del Departamento de Urbanismo de la Escuela Superior de Arquitectura de Barcelona, coordinadora del ciclo de debates "La Ciudad del Siglo XXI" en Foro Universal de las Culturas en Barcelona, y autora del libro "La Arquitectura de la Ciudad Global", y también autora, como María, de diversos artículos en prensa, algunos en colaboración con Josep María Montaner, sobre temas de arquitectura y urbanos fundamentalmente.

Zaida Muxi:

Buen día, muchas gracias en esta doble condición de, como mínimo, barcelonesa y argentina, o porteña, vamos a ser más exactos. Pero al ver que el programa borrador que me mandaban me ponían entre paréntesis "Argentina", entendía que tenía que hacer referencia a Argentina. Me pusieron en un buen brete, pero bueno. Porque no quería hacer la presentación que supongo más en línea que ha hecho Raquel con lo que estaba escuchando, de hacer hincapié en los problemas de segregación, y especialmente derivados de los auto excluidos, los ricos que se van a vivir en barrios cerrados en nuestro continente. Entonces, en esta situación bipolar, hablaré, que no estaba preparado, pero si no hay márgenes, pero algunas cuestiones de Cataluña, como para también enmarcar el debate en los dos ámbitos iberoamericanos.

Por un lado me gustaría resaltar algunas cuestiones de Cataluña o de Barcelona. Por un lado en Barcelona, algo que creo que también enlaza con las buenas prácticas que he seleccionado de Argentina, que parten de la movilización ciudadana. Hay una movilización ciudadana, la gente al final no nos conformamos con políticas que no consideramos que atienden a nuestras necesidades, al ciudadano de a pie, como bien explicaba Enrique Peñalosa, sino que atienden a otros intereses, y finalmente eso hace que parte de la ciudadanía se rebele, salte, salga a la calle, de muchas y diversas maneras.

Digamos que en Barcelona ha habido estos últimos años mucho rebote popular y ciudadano en torno a las cuestiones urbanas. Barcelona es una ciudad que la gente siempre ha participado, y ha hablado mucho de la ciudad. Y en los últimos años siente, un poco también como decía María, que hay una distancia entre lo que se está haciendo en proyecto urbano, y lo que la ciudadanía espera, o desea, o necesita. Entonces hay una cierta sordera pública, y en ese sentido Barcelona está quemando parte de su buen saber hacer y de su bagaje, de su herencia, que fue la que hizo posible convertir Barcelona en un supuesto modelo de referencia. No me gusta nada hablar de modelos, me parece que es un gran error, como bien ha explicado Alfredo, cuando se copian las políticas se copia una forma, pero no una política, por lo tanto no está adecuada al sitio donde se implanta.

Barcelona ha olvidado que parte de su éxito era que era una ciudad que estaba muy estudiada, que estaba muy discutida durante muchos años, con una discusión a tres bandas por poco, que era políticos, técnicos y ciudadanos, y que las políticas urbanas de la primera democracia en Barcelona obedecen a esta discusión y a estas necesidades conocidas y compartidas. La creación de los espacios públicos de Barcelona sí puede tener un mentor público, que puede ser el señor Oriol Bohigas, pero tienen, sin lo cual hubiera sido imposible, un reclamo ciudadano que hizo posible la creación de los primeros parques en la democracia, como es el de Escorxador, o la plaza de la escultura del Ocell de Joan Miró, en la calle Tarragona, cerca de Plaza España. Fue un reclamo de la asociación de vecinos porque allí se iban a construir viviendas. El reconocimiento del patrimonio modernista entre otras cosas, por ejemplo, también fue un reclamo de los ciudadanos, emblemático en la recuperación de una vivienda la Casa Golferichs, que hoy es un



centro cultural, y que el señor Josep Navarro iba a construir pisos de vivienda. Detrás de estas recuperaciones, y detrás de estas mejoras urbanas está el reclamo de la ciudadanía. Está que los políticos y los técnicos estaban en relación con esta ciudadanía. Cosa que hoy, desgraciadamente, hay una lejanía, porque posiblemente también como decía Alfredo, creo, hay una presión exterior, una presión financiera que prevalece frente a las necesidades de los ciudadanos.

Hay sí una cosa interesante dentro de esta estructura del transporte, que también así hablaba María, particularmente de Barcelona, que es la implantación de un sistema de bicicletas como complemento al sistema de transporte público, que es el *bicing*. Es un sistema de alquiler de bicicletas, tenemos un carnet, quien lo pagamos anualmente, es nuevo, antes de las elecciones curiosamente fue puesto en práctica. Pensaban que tendrían al final de este año 40.000 personas inscritas, hoy somos 50.000 las personas que se han inscripto en este programa. También porque hasta el 2 de julio habría un ahorro, pagamos sólo el 25% de la cuota anual, con lo cual, para los catalanes, eso es mucha cosa. Pero como sea, hoy hay 50.000 personas que tenemos un carnet bicing que ahora es un buen complemento al transporte público, permite hacer estas pequeñas distancias, hay no sé cuántas estaciones, uno coloca la tarjeta, se puede llevar una bicicleta, y tienes media hora para utilizarla. No es para paseo, sino para hacer unos recorridos no muy distantes. En general lo que sirven para complementar el transporte público. Que ya le va bien, porque es un transporte público que está muy colapsado, porque en los últimos años sí se ha hecho el *sexy-tranvía*, pero *sexy-tranvía* que no enlaza muy bien con el resto de transporte público, que si conecta el área metropolitana, pero no sé si eso genera una mayor plusvalía de áreas que eran alejadas de la ciudad y lo que está generando es una especulación de unas ciertas áreas del área metropolitana de Barcelona. Como sea funciona. Pero el transporte público realmente es un transporte público que se ha quedado muy detenido en el tiempo. El metro va con un crecimiento muy, muy lento. Los autobuses son nefastos. Y entonces se implantan este sistema bicing, que en eso está bien. ¿Pero qué pasa? Le falta la política, como decía Enrique Peñalosa.

Hay 50.000 personas más en la ciudad que van a usar bicicleta durante el día, pero no han aumentado los carriles de bicicleta, no hay una buena red de bicicletas, entonces los ciclistas competimos o con los coches, con lo cual mejor que no, porque eres el más débil y te van a pisar, y no respetan mucho; o con los peatones, con lo cual también muchos ciclistas nos convertimos en feroces animales frente a los peatones. Entonces, esto es una buena iniciativa, pero le falta la política espacio público de atrás, para hacer posible un uso equilibrado de bicicleta, peatones, y automóviles en segundo lugar.

Resaltar que creo que las ciudades han de recuperar la participación activa de la ciudadanía escuchando, haciendo unos espacios de debate, y además generando en el debate urbano un espacio para la igualdad, un espacio para la discusión de las diferentes realidades que hoy son muchas. Y quien habló conmigo en las pantallas, yo decía que cada uno de nosotros somos muchos nosotros. Y entre otros muchos, estos ciudadanos y ciudadanas, no es lo mismo ser mujer que ser hombre, como primera diferencia en el uso de la ciudad. Después estaría, no es lo mismo ser inmigrante, inmigrante rico o inmigrante pobre, ser inmigrante de color o inmigrante sin color. Hay muchos otros que nos van conformando y sin embargo las políticas urbanas siguen pensándose para un neutro, universal, inexistente.

De Cataluña resaltaría dos cuestiones, especialmente hablaré de una, que es la Ley de Barrios, que es una ley que ha redactado el Gobierno progresista, el Gobierno Tripartito en la anterior legislatura, los anteriores tres años, que es una ley para la rehabilitación de barrios que estén en especial situación desfavorecida con respecto a su entorno. Son una ayuda a proyectos urbanos de mejora barrial que tiene varias áreas, áreas de infraestructura, áreas de urbanismo, áreas sociales, a barrios que están por debajo de la media de su entorno. Hay todo un tema, que horas también se está estudiando, como es que está impactando en los precios del suelo de estos barrios, que han de subir un poco, para no convertirse en un gueto de pobreza, no tanto como para expulsar.

Y una cuestión que me parece que pone en debate algo muy interesante, esta ley tiene ocho puntos, en los cuales se clasifican los barrios que pueden acceder a la subvención a fondo perdido de la Generalitat, que es el punto seis, que es la igualdad de género en el acceso, en la



oportunidad de acceso a equipamientos y paseo público. Nadie sabe muy bien qué significa, pero no importa, está, es la primera vez que aparece género como una pauta de proyecto urbano. De momento se está lanzando, están viendo realmente qué significa esto en el proyecto urbano, pero creo que es una manera importante de visibilizar. Un 2% de los presupuestos están como media dedicados a este fin, y me parece que es una ley interesante a tener en cuenta, y que ahora además prevé una ampliación de la ley.

La ley en principio estaba dedicada especialmente a dos zonas urbanas, una, centros históricos, o polígonos residenciales, un poco lo que señalaba Alfredo, estas 4.000 viviendas, 3.000 viviendas, 200 viviendas, todas iguales, guetizadas, crecidas sin equipamiento, sin infraestructura, sin conexión con la ciudad, y ahora se agrega un tema que es importante, que son las urbanizaciones. Urbanizaciones llamamos a zonas residenciales, formales o informales, nacidas alrededor de los 60 y 70 en España, en casi todas las ciudades españolas, como áreas de segunda residencia, pero sin ninguna infraestructura, y que hoy se están convirtiendo en áreas de primera residencia. Nosotros a raíz de la Ley de Barrios anterior, nosotras, un grupo de mujeres, hacemos muchos talleres con entidades de mujeres, y especialmente quienes nos llaman para hacer talleres para reflexionar sobre esta ciudad son mujeres que viven en este tipo de urbanizaciones. La ley todavía no está aprobada, a ver cómo se proyecta ser ciudad en estas áreas de baja densidad, y sin equipamiento, sin transporte público, porque el problema de la baja densidad, de la segregación, de la separación de los centros urbanos es que no se puede dar servicios de ciudad a la baja densidad. No se puede.

Y después la otra es la Ley de Vivienda, la comunidad que creo que finalmente saldrá aprobada, si es que no salió, no lo sé, que también era bastante interesante y progresista en el sentido de intentar dominar, parar la especulación del suelo, que desgraciadamente ni mucho menos estamos cerca de controlar, como decía Enrique, sino que en España se construye una media de 500.000 viviendas anuales, y sin embargo crece la población que no tiene acceso a la vivienda. Los jóvenes españoles están en una media de 30 años de emancipación, la época de emancipación. Los créditos a la vivienda a 25, 30, y hasta 50 años son más fuertes que cualquier matrimonio civil y religioso, porque las hipotecas sólo son pagables por una pareja. Entonces, se puede progresar en la sociedad, pero si estamos endeudados... Y convivir en 35 metros cuadrados una pareja ya es difícil, ni pensar en tener hijos por supuesto, y menos cuando un 70% del ingreso familiar va a pagar esa hipoteca de interés variable a 50 años. Imposible, ningún programa en adelante.

Esto sería un poco un panorama de una de las polaridades. La otra, en el caso argentino, el libro que comentaba Marcos, que era un libro que yo he hecho sobre la segregación, sobre los barrios cerrados especialmente, y sobre las políticas urbanas de la globalización y su impacto en Buenos Aires, y no quería hacer una presentación, menos siendo parte de aquello pero desde lejos, no quería convertirme tampoco en el dedo acusador cuando no estoy en el sitio. Entonces intente buscar las buenas prácticas, intenté encontrar aspectos de mayor alcance. Sí que hay buenas prácticas, sí que hay cosas a resaltar, pero desgraciadamente son de poca escala, de poco impacto, tienen un problema de falta de difusión, un problema en general el país de continuidad de políticas de todo tipo. Hay una falta de confianza en la política, en lo público, en lo político, y hay una progresiva descomposición social que hace muy difícil encontrar realmente alguna cuestión que llamemos buenas prácticas.

Resaltaría eso sí, la aparición, que ha habido siempre, pero posiblemente en los últimos años, por la obvia crisis evidenciada en el 2001, no es que no existiera antes, pero en el 2001 se hizo evidente y tocó a una clase media que quería no mirar alrededor, han aparecido muchos grupos desde los años 90, de diferentes tipos de colectivos, que buscan, que piensan, en colaboración con ciudadanos y ciudadanas, otro mundo, otra ciudad posible, otra Argentina posible, y otra América posible.

Y lo que me sorprendió, he estado en Paraná, Argentina, hace dos meses, en un encuentro por el Foro por las Ciudades que Enamoran, realizado por el Foro Ecologista de Paraná, un foro ciudadano multidisciplinar, muy activo en la ciudad de Paraná, que intenta proponer políticas alternativas y parar proyectos urbanos que tiene más que ver con estas inversiones externas que con la realidad de la ciudad, unas políticas urbanas que destrozan una naturaleza impresionante



que tiene en este caso esta ciudad. Y allí tuve la oportunidad de conocer grupos de gente que trabajan desde distintos ámbitos en Argentina.

Desde La Plata con el grupo Ala Plástica, que es un grupo activista artístico, pero que se ha dedicado en Punta Lara a trabajar partir de la acción artística y de los talleres creativos en la recuperación de la agricultura, en la recuperación de las técnicas locales de producción, y es un grupo que entre otras cosas también por ejemplo ahora se ha generado un fuerte debate en torno al CEAMSE, que es la empresa que se encarga de la recogida y tratamiento de residuos del área metropolitana de Buenos Aires, creado en la época de la dictadura militar, que lo que hacen es tirar estas basuras para rellenar tierras, y lo que están denunciando es que este relleno con basura en tierras bajas del área del Delta del río Paraná lo que hace es contaminar las aguas de napa y las aguas del río de una manera incontrolada y peligrosa para todo el entorno. Entonces este grupo, Ala Plástica, trabaja a partir de la reflexión y de la creatividad, a partir de habilidades artísticas, en la recuperación especialmente de todo lo que es el frente de aguas que termina en el estuario del Río de la Plata y comienza en Paraguay. Han trabajado con ciudadanos y ciudadanas de toda esta región.

También hay otro ejemplo, son los ejemplos de los que no tengo imágenes, que es también una buena práctica interesante, que es el Museo del Puerto en Ingeniero White en Bahía Blanca dirigido por Sergio Raimondi, un poeta, que es un museo que lleva yo diría que desde los años 90, no me acuerdo de la fecha, trabajando en la recuperación de la memoria de los trabajadores, de los conflictos del puerto, del origen de aquel puerto, que tiene que ver con un puerto industrial, militar, y de salida también de la riqueza agrícola. Entonces es un museo como espacio de reflexión y espacio de construcción social de futuro.

Como en términos constructivos, de la cosa construida, he traído algunos ejemplos. Algunos ya muy conocidos por vosotros, uno es este, que está en la página del GIC, que está reseñado. Y el CEVE es el Centro de Estudios para la Vivienda Experimental, que tiene su sede en Córdoba. Y también decir que esta falta de relación entre zonas, entre equipos que estudian y que investigan y quienes hacen las políticas, porque aparentemente también hay una gran política en este momento de vivienda pública en Argentina, imposible encontrar material gráfico y datos, porque en realidad no se ha hecho nada, se ha hecho muy poco de la gran cantidad de viviendas que se prometían. Y lo que en general tienen los proyectos que hay, o los programas de vivienda, que también hay un gran programa de vivienda para el área metropolitana de Buenos Aires de 50.000 viviendas, es que no hay ninguna reflexión en torno a que la vivienda no es la vivienda; la vivienda es la ciudad, la vivienda e infraestructura, la vivienda es el transporte, la vivienda es de las escuelas, es el trabajo, y no podemos seguir pensando que el crecimiento, o la capacidad, o el derecho a la vivienda, sobre todo en las grandes áreas metropolitanas latinoamericanas, reside en el derecho... (Esto no es el ejemplo, esto es en Rafaela una ciudad de 70.000 habitantes en la zona del noreste argentino, centro Oeste, Santa Fe.)

Pero la solución de la vivienda unifamiliar, con su terreno individual, como solución a la carencia de viviendas de una ciudad de área metropolitana, de 12 millones de habitantes o más, como es Buenos Aires, no puede estar en esta vivienda unifamiliar. ¿Por qué? No puede estar porque no hay manera tampoco de llegar con infraestructura, no hay manera de llegar con transportes, no hay manera de generar trabajos. Como decía María la oportunidad, el trabajo está en poder llegar a los trabajos, y desde áreas de casas aisladas en medio de la nada no se está dando una verdadera oportunidad de acceso al trabajo, a los servicios, a la salud, a la igualdad de oportunidades con los que viven en áreas centrales, o tienen su vehículo y pueden atascarse, pero pueden moverse en la autopista que va al centro de Buenos Aires.

En todo caso, este plan de viviendas, que ahora está en discontinuidad, fue un proyecto también de capacitación, creo que también es interesante, hay varios proyectos de este equipo, que no sólo consiste en hacer las viviendas, sino en la autoconstrucción, en la formación de técnicos para hacer las viviendas. Esto era como decía en Rafaela, en una ciudad de 70.000 habitantes. Estos son proyectos de antes de la crisis. Aquí sistemas de ayuda mutua, el programa no continúa, si bien el CEVE tiene otros programas. Aquí hubo un problema también con la tecnología utilizada, que aparentemente no era la que mejor resolvía. Pero igualmente creo que hay poco cuestionamiento respecto a la urbanización, a qué es. O sea a que a la vivienda no la podemos considerar aislada.



Ha habido recientemente un concurso para unos modos habitacionales por regiones, hecho por el Banco Hipotecario Nacional, que ahora están desarrollando cuatro grupos de arquitectos. Esto tiene una parte buena, positiva, y una parte que no lo es. Primero, entiende las regiones del país, que las necesidades de viviendas, o constructivas, por cuestiones de maneras de vivir, de clima, son diferentes. Responde a una clase media, no es para sectores de bajos recursos. En otras épocas no se si habría sido pensable que había que pensar una vivienda accesible para clases medias. Pero pensemos que en un informe de la Sociedad Central de Arquitectos de 2004, hablaba que en Buenos Aires habían aumentado en los últimos cuatro años, del 2000 al 2004, un 200% las villas de emergencia. Que aproximadamente eran unas 30.000 familias. Sin embargo hace hincapié este informe de la Asociación Central de Arquitectos en que aún es más grave la situación de las familias con problemas para acceder a la vivienda, o sin capacidad de acceso a la vivienda considerada dentro de la capa media o media baja, de la población. Esto son 480.000 personas en la ciudad de Buenos Aires, aproximadamente 120.000 familias, o sea 300% más que las familias que viven en las villas. Entonces se habla que las políticas de vivienda, que también es un tema que se trató en la ley de vivienda de Cataluña, no es la un problema de una política de vivienda para unos sectores más desfavorecidos, sino que el abanico, con diferentes tipos de políticas, ha de ampliarse a una clase media, que aunque tenga una supuesta formación, un supuesto trabajo estable, no accede a precios de mercado.

El problema que tiene este concurso es que nuevamente no hay una reflexión real. Criticaba el jurado que no había una reflexión en cuanto a tecnología, y yo diría que tampoco en cuanto a qué familia, qué familias, viven hoy en las distintas ciudades argentinas en cualquier sitio. Seguimos repitiendo modelos de casa para una familia nuclear, padre, madre y dos hijos. Y esa familia yo creo, al menos en España, eso hoy va en detrimento, y supongo que en todas las sociedades, también no existe más, o muy pocas las familias con un cabeza de familia, sino son varias cabezas de familia. Muchas familias con una cabeza de familia. Y esto no es atendido cuando se proyecta vivienda.

Entonces yo creo que aunque se intente hacer estos módulos, que hablan de cierta posibilidad de crecer, seguimos con el mismo problema: parcelas aisladas. Además todas las casas estas se retiran 3 metros de fachada, con lo cual estamos generando suburbio americanizado, que sabemos que no genera ciudad, que no genera tejido social, que no genera posibilidad de trabajar. O sea una fachada 3 metros de la calle, y por esa calle no camina ni Dios, no sirve como tejido social. Y la vivienda es fundamental para generar la ciudad del futuro.

Son los diferentes ejemplos, pero no vamos a entrar en ellos. Algunos más estudiados, recuerda un poco al Concurso Elemental Chile, que un poco intentaba dar respuesta a esta el problema de la vivienda segregada aislada. La construcción por elementos, y garantizar la estructura, y después permitir que la gente vaya cerrando. Pero yo creo que el mayor problema es la no reflexión, y que nadie la ha hecho en el concurso, si bien es un concurso con muchas aplicaciones, la no reflexión respecto al modo de vivienda.

Otro trabajo que está en curso, que es interesante, hay mucha parrafada allí, pero es un proyecto en la Villa 31. La Villa 31 es uno de los sitios más deseados hoy en la ciudad de Buenos Aires, Retiro, para quien conozca Buenos Aires. Esta es la autopista, de estas fantásticas que nos hicieron los militares, que une 9 de Julio con el puerto y con la zona, y terminada en los años de la democracia también, con la zona norte de los barrios cerrados, o sea uno puede llegar a Buenos Aires sobrevolando estas áreas sin mirarlas. Esta es la Avenida Libertador, aquí está la Plaza San Martín, el Sheraton, la zona de Catalinas Norte, zona financiera de los 70, y Puerto Madero aquí. O sea esto es un área central, de hípercentralidad de la Ciudad de Buenos Aires. Por lo tanto, en los años 90 hubo un concurso para de alguna manera continuar Puerto Madero hacia aquí, con una serie de torres, y de elementos. De más está decir que esta villa siempre existió, aquí, existe desde hace muchísimos años. Los militares la sacaron, como todas las villas de la ciudad de Buenos Aires, porque decían que quien no podía pagar una casa en Buenos Aires no podía vivir en Buenos Aires, entonces pasaban topadoras por todas las villas miserias. Y en lo que llevamos de democracia desde primeros de los 80, la villa ha vuelto a crecer, y tenemos esas 2.790 familias en la villa 31, y 1.100 en la Villa 31 bis. Habitantes de la Villa 31 se pusieron en contacto con Jorge Mario Jáuregui, que es un arquitecto argentino que está en Río, y que ha trabajado en los programas de Favela-Barrio para trabajar y proponer una alternativa a los proyectos esos urbanos



de otra vez arrasar con la villa miseria y construir unas torres fantásticas para completar el panorama de Avenida del Libertador. No sé en qué estado está en este momento, aparentemente, según lo que me ha explicado Jorge en una carta, hay un dinero, hay un proyecto presentado, un trabajo con la gente. Aquí vemos la situación nuevamente. Aquí está el río, esta es la autopista que veíamos antes, y aquí vemos toda la villa y zona portuaria por aquí abajo. Y alguna imagen.

Esto es un poco el estudio previo que hace el proyecto. El proyecto plantea hacer espacio público, hacer elementos de comunicación, generar espacios de trabajo, generar apertura a la ciudad, visibilizar el lugar, e invitar, que la ciudad entre en esta zona, y rehacer algunas de las viviendas. Muchas veces también el problema no es la vivienda, porque la gente en general se puede construir una vivienda digna, que también es otro tema interesante para discutir. Quiénes somos los técnicos para decidir cuándo una vivienda merece ser llamada digna o no digna, y arrasamos, y desarmamos modelos de vida para construir y poner unos bloques que se supone todas las viviendas iguales, cuando aquí son casas crecederas, casas que pueden albergar a clanes familiares, que pueden dar otras alternativas a la economía familiar que cuando ponemos a las familias en bloques todos estipulados y todos iguales, no sucede.

Como decía, hasta aquí lo que es este proyecto. El proyecto propone áreas de comercio, área de visibilidad, nuevos frentes con viviendas para parque de las viviendas que habría que sacar para poder hacer accesible este barrio, pero de momento está en proyecto. Pero lo interesante es que es un proyecto convocado desde los mismos ciudadanos de la villa. Llamaron a un arquitecto a través de un profesor de la Facultad de Arquitectura de Buenos Aires, y se comienza un trabajo para repensar este lugar, y para convertir a estos habitantes en ciudadanos de pleno derecho de la ciudad.

Y un proyecto que sí me parece una muy buena práctica muy interesante, también en Buenos Aires, un conjunto de viviendas para el movimiento territorial de liberación, más conocidos como "los piqueteros". Qué son los que han salido a la calle desde el 2001 a cortar carreteras, etc., para reclamar su derecho al trabajo y su vivienda. Consiguieron un crédito creo que de la Ciudad de Buenos Aires, compraron un terreno, convencieron a los arquitectos Pfeifer y Zurdo para que trabajen con ellos para hacer el proyecto, formaron una cooperativa, que formó a un grupo de hombres del movimiento para construir sus viviendas, formaron una cooperativa que tiene en proyecto seguir haciendo este tipo de intervención. Me parece muy interesante porque la tipología son viviendas de 1, 2, y 3 dormitorios, bloques, no hay gran variedad. En esto sí lo interesante es la participación, la manera de gestionarlo, y que aparentemente es un modelo de formación y de solución al problema de la vivienda que continuaría, y que también tiene su arraigo en una decisión de una organización ciudadana, no es una imposición. Puede ser parecido al bloque que proponen cuando dan un plan de viviendas, pero esto está hecho por la misma gente, y además hay una posibilidad de trabajar y de formar a un grupo de personas que se ha quedado desplazada del mercado laboral.

Porque aclarar que si bien la macroeconomía argentina, a mí siempre que me preguntan "¡ah!, pero ahora Argentina va bien, ya pasó la crisis", bueno, estos "van bien" de las macroeconomías, hay que tener mucho cuidado. Argentina tendrá otra crisis importante, porque está volcándose al monocultivo, y el monocultivo de la soja transgénica, destruyendo todos los pequeños cultivos, destruyendo la variedad de cultivos, con además los problemas de salud que ya trae hoy, pero es un país que supuestamente sobra alimento, y ahora está faltando alimento por esta política de monocultivo de las grandes empresas nacionales e internacionales que se dedican a la soja transgénica. Y por otro lado las empresas, por ejemplo, acereras que han vuelto a trabajar, que eran las grandes industrias del área un poco más allá del área metropolitana, como dato, si antes de los años 90 una acerera daba trabajo a 60.000 familias, hoy esta misma acerera produciendo el doble da trabajo a 8.000 familias, de manera directa e indirecta. Por lo tanto, aunque la macroeconomía vaya bien, la economía local y personal de los habitantes del país no está en consonancia con estos avances macroeconómicos.

Aquí algunas imágenes del espacio. Esto ya está habitado, está en medio de la ciudad, está en un área urbana, no céntrica, pero situada, con transporte público, con equipamientos, con infraestructura, cerca de zonas de trabajo. Aquí vemos la imagen del proyecto. Y además no sólo es un proyecto de construcción de viviendas y cooperativas, sino de cooperativas para atender



diferentes situaciones, tanto comedores populares como también cooperativas para fabricaciones de diferentes tipos. Todo organizado por este mismo movimiento.

Bueno, esto era un poco con lo que quería acabar, que me parece un ejemplo de buena práctica y de autogestión realmente increíble actualmente. Muchas gracias.

Marcos Vaquer:

Por hacer un resumen muy breve y dar pie al coloquio, Zaida nos ha recordado que el derecho de vivienda está conectado al derecho a la ciudad, y por tanto que no podemos seguir con políticas de vivienda y tipologías de vivienda que no sean a su vez buenas prácticas desde el punto de vista de las políticas urbanas. Y eso es algo además que lo ha ejemplificado con algún caso de allí, también lo podemos poner como muchos casos de aquí, porque no somos tan distintos, y yo creo que en eso, antes también quería ponerle el énfasis, en Europa tenemos muy buenos ejemplos de políticas de vivienda que pretendían ser las soluciones a los problemas de vivienda de los años 60 o 70, y son ahora nuestros problemas urbanos más acuciantes posiblemente. Y el caso más emblemático, quizá más simplista sería en de los banlieue parisinos.

Por tanto a veces las soluciones se convierten en problemas si no están adecuadamente organizadas. Nos ponía ejemplos de buenas prácticas legislativas en el caso catalán, la Ley de Barrios y Ley de Viviendas, pero cómo por ejemplo pueden morir de éxito también. En el caso de la Ley de Barrios el problema que tienen muy estudiado sociólogos urbanos de la gentrificación, el riesgo de que la regeneración urbana acabe excluyendo, o expulsando la población originaria, y creando, cuando quieres resolver un problema de integración espacial, lo que haces es desplazar precisamente a la población excluida, no dejar de excluirla, sino desplazarla, y crear un nuevo barrio de clases medias o de clases medias altas.

Nos ha destacado también Zaida el problema de la sordera pública, de la barrera que puede haber entre gestores y ciudadanía, lo cual conecta muy bien también con el discurso de Alfredo Rodríguez, que a su vez nos ha puesto un bonito ejemplo de cómo las políticas públicas pueden ser a veces fuentes o coadyuvantes de los problemas, y no de las soluciones, con el caso de la correlación que nos ponía entre política de vivienda social y estadísticas de violencia intrafamiliar. A su vez ha aportado otro elemento Alfredo, creo que importante, el riesgo, el peligro de que las políticas urbanas estén dominadas por los agentes del sector inmobiliario, y por tanto que se primen intereses colectivos, por legítimos que puedan ser, sobre intereses generales. María proponía que para la sostenibilidad de las políticas urbanas, aprovechar lo que se tiene, por tanto no tirar sino reciclar. Y ha hecho una alusión, o así la he querido entender eso, me parece muy interesante a la desorientación de las ciudades europeas, no se cambian porque han muerto de éxito, porque llevan un siglo mirándose el ombligo, proponiéndose como modelo, y se han quedado sin referentes. Por tanto, también se decía antes por parte de Alfredo, no hay que copiar, pero sí todos necesitamos referentes. Porque de algún modo todo está inventado, y hay que reinventarlo. Y a lo mejor podemos encontrar referentes para las ciudades europeas en Bogotá, en Curitiba, o en otras buenas prácticas latinoamericanas de las que aquí ya se ha hablado, y de las que se está hablando en este encuentro.

Y por parte de Enrique Peñalosa, que es quien introducía la mesa con su espléndida ponencia, he querido entender también que es importante distinguir la ciudad deseable de la ciudad posible. Es decir, tenemos que recordar que aparte de preguntarnos qué es una buena ciudad, después tenemos unos recursos limitados para gestionar las políticas que puedan conducirnos a esa buena ciudad. Y siendo los recursos limitados, hay un coste de oportunidad, como dicen los economistas, en cualquier decisión que tomemos. Si invertimos en grandes infraestructuras viarias, aparte de no ser eso la solución, como él nos ha enfatizado, estamos dejando de invertir en otras cosas. Estamos dejando de invertir, por ejemplo, en equipamientos para los barrios desfavorecidos como los que él proponía y había tratado de ejecutar en su alcaldía en Bogotá. Y quizá lo más interesante al respecto que nos proponía, es, ya no es sólo una decisión políticamente adecuada desde el punto de vista ambiental o económico, sino también político en el sentido de que esos equipamientos, esa vertebración de la ciudad, fundamentalmente de los barrios desfavorecidos, es un ejercicio de democracia y de equidad social.



Con esto termino el breve repaso que he hecho de las cuatro ponencias, e invito a los asistentes si quieren hacerlo a tomar la palabra y a dialogar con los ponentes. Raquel.

Raquel Rolnik:

Una pregunta a Enrique Peñalosa. Yo quisiera oírte un poco más sobre los últimos comentarios sobre la cuestión del control de la especulación inmobiliaria y el tema de la tierra urbana, preguntándote cómo, si ustedes han utilizado de alguna manera alguno de los instrumentos que hay en la Ley Nacional Colombiana, la 384, la Ley de Reforma Urbana, que supuestamente ha sido diseñada para poder intervenir en procesos de captura de plusvalías inmobiliarias, particularmente también los planes específicos en las periferias, y cuál es un poco tu evaluación de la utilidad de la posibilidad de utilización de estos instrumentos en Colombia para una política de equidad.

Enrique Peñalosa:

En sí, la Ley 388, que en buena medida fue copiada de la legislación española, yo creo que además ha habido nuestro famoso instituto Lincoln Institute, allá en el ombligo de Harvard, que ellos proponen toda clase de mecanismos geniales, tributarios y demás, para que no sea necesario comprar la tierra. Yo realmente no creo que eso funcione. Yo veo que en todas las ciudades del mundo en desarrollo, las que yo conozco en todo caso, ya sea en Delhi o en Nairobi, o en Sao Paulo, o en Bogotá, en todas partes, hay un porcentaje muy alto de desarrollos ilegales. Yo no puedo creer que sea porque todos los alcaldes y los gobiernos hayan sido brutos o corruptos o algo. Hay un problema de fondo con el sistema. Y tampoco creo que sea tan sencillo. Yo no creo que en los países en desarrollo sea realmente posible con mecanismos tributarios sacar la plusvalía que se genera en la especulación de tierra. Estos mecanismos del famoso Lincoln Land Institute, que propone a través de las cargas, y los beneficios, y las plusvalías, yo realmente creo que de manera muy, muy marginal han servido algo. Pero yo sinceramente creo que la única manera efectiva como se puede controlar eso...

Es decir, en Europa en casi todas partes se controla de alguna manera, bastante efectiva, de una u otra manera. Hoy en día queda algo de especulación, y lo que sea, pero no tan brutal como allá. La tierra es un bien muy peculiar. Yo soy un amigo de la economía de mercado, pero la tierra es un bien muy peculiar. ¿Por qué funciona la economía de mercado? Porque cuando suben los precios por encima del costo de producción, aumenta la oferta, y entonces los precios vuelven a bajar. Si sube el tomate, aumenta la producción de tomate, y el precio del tomate vuelve y baja. Es decir, el precio tiende a acercarse al costo. En el caso de la tierra, nosotros podemos subir el precio todo lo que queramos y la oferta de tierra no aumenta, por lo menos la oferta de tierra con acceso a transporte público, a servicios públicos, a educación, a empleo, etc. En teoría entonces hay mecanismos tributarios que es lo que de una u otra manera... yo no soy muy optimista. En Colombia eso no ha funcionado bien todavía y yo sinceramente creo que lo que funciona es lo que se hizo en el norte de Europa, y en especial en Suecia desde 1904, que es comprar grandes bloques de tierra alrededor de la ciudad.

Desafortunadamente, la mayor parte de América no es como en Europa que terminan las ciudades y comienza el campo, sino que no se sabe muy bien donde comienza y donde termina. En Bogotá y en muchas ciudades colombianas curiosamente sí. Quizás por el mismo factor de la inseguridad o algo, la realidad es que en muchos bordes de ciudad sí termina la ciudad y comienza el campo. Por lo que es relativamente sencillo si logramos encontrar los mecanismos legales, comprar grandes bloques de tierra a precios todavía muy rurales. Creo que nos faltan mecanismos para definir los precios a los cuales se compra esa tierra, a qué precio, porque yo creo que debemos tener un mecanismo para las expropiaciones.

En Colombia hay una ley muy interesante que entre otras es como casi todo el mundo tiene subvaluada la tierra, entonces si el gobierno va a comprar algo por la utilidad pública y la persona la vende voluntariamente, queda exenta de impuestos de ganancias ocasionales. Es decir, como la tierra la tiene registrada por 100 y vale 2.000, entonces cuando se la vende voluntariamente al gobierno queda exento de ese impuesto de ganancias que sería gigantesco. Si hay que entrar al



proceso judicial de expropiarlo, entonces tiene que pagar el impuesto de ganancias ocasionales. Lo ideal para mí es que creáramos un autoavalúo, y que el gobierno pueda comprar por el autoavalúo de 5 o 10 años antes de lo que uno quiera, ajustado por la inflación más 20%. Si uno le dice “es que eso es muy mal precio”, el precio es lo que usted había declarado, lo que usted dijo, ¿o es que usted estaba robándole al gobierno?

En todo caso en mi opinión, todavía esa ley no ha funcionado muy bien en ese sentido. En este momento estamos adelantando en Bogotá por ejemplo, un proyecto, yo les mostré el proyecto que hicimos con Metrovivienda. Estamos ahorita haciendo un proyecto que debería funcionar bastante bien: podemos comprar unas 8.000 hectáreas por un valor bastante bajo, por unos 300 millones de dólares o algo así, para hacer una ciudad para un millón y medio de habitantes pegado a Bogotá, inmediatamente pegado a Bogotá, y estamos avanzando en eso, vamos a ver, dentro de unos 5 años hablamos a ver si lo logramos hacer o no.

Pero los mecanismos puramente tributarios y cargas y beneficios y demás, yo no veo que funcionen, más aun, ni siquiera funcionan en el sector formal y rico ¿Qué está pasando? La ciudad de Bogotá que se está haciendo ahora en los sectores ricos es realmente horrorosa, porque los dueños, los urbanizadores, dividen y subdividen en pequeñísimas porciones, la sección que deben dejan para parque realmente la hacen tan pequeña que es completamente inutilizable, encierran casi siempre, lo vuelven un jardín privado ilegal lo que es parque, es una cosa realmente terrible. Yo creo que también necesitamos mecanismos para forzar a los particulares a que se integren ellos en grandes bloques, y el que no quiere entrar hay que comprarlo con recursos privados o públicos para crear grandes bloques, porque lo que estamos haciendo, incluso en el sector formal, es muy deficiente.

Sin identificar:

Yo le quería preguntar a Zaida, en el tema de la Ley de Barrios, el tratamiento que otorga la ley esta al tema de las urbanizaciones ilegales. Los barrios, me imagino que serán urbanizaciones ilegales que están próximas a núcleos urbanos o enclavadas en núcleos. ¿Con esto se trata de legalizar situaciones que han surgido al margen de la legalidad? Porque muchas veces es mejor dejar determinados barrios al margen de la legalidad que tratar de legalizarlos consolidando una situación absurda o mal planteada. Quería simplemente un poco que pudieras avanzar un poco en ese tema.

Zaida Musí:

Es la ampliación de Ley de Barrios que acogería urbanizaciones, es la que está por salir, la que tendrán que aprobar en julio. Ya están legalizadas, lo que pasa es que no como residencias, son áreas que tienen loteado, no son urbanizaciones ilegales, lo que pasa es que son urbanizaciones que en su momento sí fueron más o menos ilegales, pero ya no lo son. Pero no tienen ningún tipo de servicios y en muchos casos no tienen ni servicios de infraestructura, aunque sean viviendas de 500 metros cuadrados, es que es como una antefase entre la vivienda y la infraestructura urbana. Y luego además que el problema que están teniendo es que son segunda residencia de gente mayor, de jubilados y tercera edad que se van a vivir a estos sitios. Entonces, en realidad el problema es la falta de infraestructura y un problema social, pero yo creo que no. Yo creo que las áreas urbanas ilegales fueron en su momento estudiadas, legalizadas o transformadas o vaciadas, y trasladada la población a otros sitios. En Torre Baró, en Barcelona, que es el área que queda de zona urbanizada ilegalmente, llevan 25 años trabajando para bajar a la gente del monte, porque no se puede llegar con servicios, no por un problema de no legalizar, sino porque realmente no hay manera de hacer carreteras, calles o llegar con servicios públicos, entonces llevan 25 años intentando bajar a la gente de la montaña a la base donde están haciendo vivienda pública.

Sin identificar:

Yo me refiero a este tipo de urbanización, por ejemplo que han surgido en los alrededores de parque naturales, como el Montnegre o todas estas urbanizaciones que surgieron en los años 60, que



eran con parcelaciones de una hectárea pero hechas de mala manera, que muchas veces ha habido un intento de legalizar estas situaciones y yo creo que lo mejor es ya dejarlas prácticamente que se extingan y no tratar de consolidar esa situación.

Zaida Musí:

No, lo que pasa es que la ley de barrios no es para todas las urbanizaciones. Lo que tú dices ya sería el caso. Todas las ciudades, todos están haciendo como su plan general, nueva redacción del plan general y es aquí donde entrarían. Por ejemplo, hay un caso en San Julián de Guardiola creo que es, es cerca de Manresa, que es una de estas urbanizaciones que ya están en parque natural, porque también otra de las cosas que se ha hecho en esta legislatura es declarar todas unas zonas de parque natural, de reserva de costas, que no se puede construir más, porque es cierto que los últimos 25 años Cataluña duplicó su superficie urbanizada sin haber aumentado la población; y entonces están estos casos, pero eso es cada ciudad en su plan general cómo determina estas áreas urbanizadas. Y entonces en el caso este cerca de Manresa por ejemplo, es un área al borde de lo que hoy es parque natural, con terrenos de media hectárea y aquí no se puede hacer nada, excepto mantener. Bueno, un poco que mueran por inanición.

María Rubert:

Yo creo que lo interesante de la Ley de Barrios es que precisamente buscaba detectar los casos, los red points de Cataluña, para de algún modo ensayar políticas. Lo que ha sido un éxito de períodos anteriores en relación a los cascos antiguos de algunas poblaciones, no había tenido la traducción a otra escala. En barrios que eran en su mayoría, son creo el 99,9%, espacios absolutamente legalizados, pero en cambio sí lugares de conflicto, lugares de conflicto y con problemáticas distintas. Yo creo que eso es quizás, no sé si Zaida coincide, pero una de las cosas más interesantes de esa ley, que en su aplicación permita ensayar políticas. Un barrio que tiene dificultad de transporte, otro que tiene realmente un índice de criminalidad altísimo al estar en una zona muy de cul-de-sac. Situaciones de riesgo, de riesgo social, y barrios de bloques, barrios donde hay más presencia de mezcla, de lo que sea. Lugares con muchísima densidad, lugares que por el contrario tienen el problema por ser muy dispersos.

Sin identificar:

Quería preguntar a María Rubert sobre una afirmación que hizo en su presentación, aunque esto es un encuentro iberoamericano hizo mención a algunas de las políticas puestas en marcha por ciudades anglosajonas, así que le quería preguntar concretamente por el congestion charge, el cargo por congestión que puso en práctica Ken Livingstone en Londres en el año 2001 y que usted ha juzgado como un éxito en sus palabras.

Entonces quería preguntarle si pudiera elaborar un poco desde qué punto de vista se puede considerar un éxito esta política, si es desde el punto de vista que ha aumentado la velocidad del tráfico, recordemos que cuando se puso en práctica ese era uno de sus objetivos, es decir, aumentar la velocidad del tráfico rodado en el centro de Londres. Si es desde el punto de vista del sector privado, para el cual se han abierto una importante serie de líneas de negocio, sabemos que el congestion charge se puede pagar por sms o por puntos específicos de venta. Si es desde el punto de vista de la mejora del transporte público, cuando se puso en práctica esta política otra de sus misiones era que con la recaudación iba a ir a Transport for London para mejorar el transporte público. O el último caso, si es desde el punto de vista de las asociaciones de comercios, del High Street, que en el 2004 presentaron un reporte que de alguna forma unía la puesta en práctica del congestion charge en un descenso de ventas por metro cuadrado de las zonas comerciales del centro de Londres.

María Rubert:



Muy brevemente. Yo datos no tengo, yo creo que Londres, y lo ponía como ejemplo, Londres desde el año creo que 58, como ninguna otra ciudad lleva una práctica de un grupo de ingenieros estudiando y evaluando qué pasa con el tráfico como ninguna otra ciudad lo ha hecho. Y es lógico porque realmente tienen una problemática de dispersión o de baja densidad y de relación de un área metropolitana gigantesca, donde se han ensayado cosas que luego han sido de aplicación en otras partes. Se inventaron las áreas peatonales y, permítame que las critique, pero para desgracia nuestra en Viena, en Bucarest, en donde sea, encuentras una calle peatonal con la misma tristeza y con las mismas tiendas, que no es una calle peatonal más compleja y más mezclada como la que veíamos en Bogotá. Londres ha tenido ese papel de liderazgo, y entiendo que más allá del problema que pueda tener en el corto plazo de los 5 años creo, o 10 años, yo creo que es una apuesta interesante, y es una apuesta que van a acabar aplicando las ciudades.

¿Por qué? Porque han cambiado de escala, el área de la congestion charge, yo lo miré en su momento, yo creo que es como casi prácticamente todo el ensanche de Barcelona. Una cosa es plantear políticas de transporte en el centro antiguo, en el casco antiguo, convertir los centros medievales en Carcasona, en un parque temático. Otra cosa es entender que el problema del tráfico tiene otro ámbito. Yo creo que eso es lo más interesante de esa política.

Por otra parte, el problema de que descendan los ingresos de los comercios. Cuando en Barcelona, también en el año 60, se creó el primer eje peatonal, que ahora tiene las tiendas más caras, los alquileres más caros, sufrió un descenso el hecho de que fuera peatonal, pero bueno, son cosas que no las podemos evaluar en el impacto de 5 años. Vamos a ver qué pasa.

Yo decía que para mí es un éxito porque sobre todo va a permitir aplicar políticas, no se si idénticas pero si parecidas, a ciudades metropolitanas, y sobre todo porque ha demostrado que se puede hacer una política de control del tráfico a una escala mayor. Digamos que el problema, como decía el informe Buchanan, comparando la circulación de una ciudad a la circulación de un hospital, Buchanan hace esa comparación, dice: en un hospital no se pueden mezclar la circulación del que accede a ver un enfermo con la circulación de la comida, con la circulación de alguien que está yendo a operarse, lo que sea. Si una ciudad tiene que organizarse de algún modo teniendo en cuenta esa complejidad, yo creo que ellos han sido los primeros en acertar la escala, y efectivamente hoy en día en Londres hay menos presión para la circulación. Yo creo que se circula a menor, no se si el transvase de ese dinero va a transporte público, pasaron un período de mucha austeridad en el transporte público los últimos 25 años, o sea que necesitan hacer un transvase tremendo.

Enrique Peñalosa:

Yo quisiera agregar un poquito sobre ese tema. La pregunta es, ¿por qué se mide que sea un éxito en Londres? Entre otras eso, realmente comenzó a restringirse el carro tal vez más aún antes en Singapur. Yo creo que hay muchas maneras de mirar ese tema. Una de las maneras es que es un éxito político, la mayoría de la población lo respalda. Entonces hay muchas maneras de medir si eso es un éxito o no. La primera es que los ciudadanos lo respaldan, otra es que, por ejemplo, ciudades incluso con gobiernos de diferentes ideologías como Estocolmo, Estocolmo adoptó, yo creo que en Estocolmo puede uno decir que es una sociedad altamente participativa y también adoptaron mediante la votación un esquema igual al de Londres. Están a punto de implantarlo en Manhattan, en Nueva York también, de manera que por lo menos tanto por su diseminación, si lo medimos en términos de consumo de combustible, y el efecto del calentamiento global, también es muy positivo, porque obviamente estamos consumiendo menos combustible, afectando menos el medio ambiente. Para la competitividad de la ciudad, porque es que en una ciudad no solamente se movilizan los automóviles, se movilizan también los camiones por ejemplo, las ambulancias, etc., entonces el hecho de que puedan movilizarse las cargas y demás hace que una ciudad sea mejor desde el punto de vista de la competitividad.

Yo digo que estos temas los hemos estado reflexionando porque a mí me llama la atención la posibilidad de que eso llegue a implantarse en Bogotá, incluso en una escala muchísimo más grande que en un solo pedazo de la ciudad, sino que un pedazo más amplio, casi toda la ciudad. La realidad es que la restricción al carro se da sola. Es decir, es inevitable que hay una restricción al uso del carro, eso no es un problema ideológico, es un problema matemático. La más sencilla



de todas las restricciones es no hacer nada, y que los carros no se muevan por el embotellamiento en que están. Esa es una opción, sobre todo cuando las calles son angostas como en Londres y demás. Entonces una opción es no hacer nada, dejar que se restrinjan los carros porque no se pueden mover y quemen y quemen combustible, contaminen, no se muevan y demás. Es una opción, no hacer nada. La otra es como la que no nosotros implantamos, que tampoco me parece muy sabia: restringir mediante un mecanismo totalmente administrativo, que las placas de tales y tales números no salen durante tantas horas, tantas veces al día. En fin, lo que es cierto es que el carro se restringe de una manera u otra, eso no hay nada que hacer.

Entonces, ¿cuál es la manera tal vez más racional, o más inteligente, o menos dañina, o que tenga algún beneficio? Si uno cobra por el uso del automóvil, eso tiene unos beneficios grandes porque por ejemplo con eso puede subsidiar el transporte público, como están haciendo en Londres, o generar recursos. En los países del mundo en desarrollo donde sólo una minoría de los ciudadanos tiene automóvil, el efecto social es todavía más positivo, porque igual el 80% de la población se moviliza de todas maneras en transporte público, entonces si los que usan automóvil van a pagar... Yo inicialmente era enemigo de este tipo de medidas porque me parecía que el espacio público, así sea el espacio público de los carros, es lo último ámbito de la igualdad, donde todo el mundo tiene acceso. Y también me parecía que es un riesgo muy grande que cuando los ciudadanos de ingresos altos sean los que utilizan automóvil, ese si es terrible para el transporte público y vamos a estigmatizar, de los que usan el transporte público son los perdedores en la sociedad y los que usan el automóvil particular son los que tienen éxito. Volvemos a reforzar el símbolo de estatus que tiene el automóvil y a estigmatizar el transporte público. A mí me preocupa eso también, pero por otro lado están esas otras consideraciones, es un tema bien difícil.

Luis González Tamarit:

Mi nombre es Luis González Tamarit, soy de la Junta de Andalucía. Yo quería aprovechar la intervención de Alfredo, que me ha parecido muy interesante, luego volver al tercio latinoamericano y hablar de política de vivienda, que también veo que es una de las materias que está aquí contemplada en esta mesa.

Efectivamente, yo creo que lo que Alfredo ha planteado es una buena muestra de cómo el camino del infierno puede estar empedrado de buenas intenciones, o no, por lo que diré ahora. A principios de los años 90, entonces yo en mi condición de responsable de cooperación internacional en materia de política y vivienda, arquitectura y urbanismo, de la Junta de Andalucía, participé en los primeros debates de la concertación sobre cuál debería ser la política de vivienda de un nuevo Chile democrático. Evidentemente, hubo mucho debate, muchas opciones, y surgió una operación a modo de ejemplo para ver si esa era la vía correcta, yo creo que fue una trampa, pero en fin, caímos en ella como responsables de la cooperación junto con algunos amigos chilenos, que fue el conjunto Comunidad Andalucía, un magnífico proyecto del eximio Fernando Castillo. Yo creo que a estas alturas, todavía un magnífico ejemplo en toda América Latina de cómo se puede solucionar en un tejido urbano consolidado, una operación de vivienda social. Creo que Alfredo estará de acuerdo conmigo.

En aquella época los criterios que predominaban terminaron siendo dominantes en el seno de la concertación, no voy a decir nombres pero en la mente de Alfredo y en la mía están, fue el de la cantidad frente a la calidad. Se trataba de alojar cientos de miles de ciudadanos chilenos que tenían un problema de alojamiento considerable, y había que hacerlo por una vía que yo me atrevería a decir que era tradicional. No fue un cambio sustancial respecto a las políticas de vivienda en mi opinión, puede que exagere un poco, del gobierno militar sino que se siguió en la misma vía, pero en mayores cantidades. Se empezaron a producir viviendas en cantidades industriales en connivencia, me atrevería a decir, con algunos agentes económicos poseedores de la tierra, de la tecnología, etc., etc.

El objetivo era no se cuantos cientos de miles de viviendas al año, a lo mejor Alfredo se acuerda, pero yo recuerdo que ese era el objetivo: cada año había que hacer, no se si eran 100.000 viviendas, 200.000 viviendas. Ese era el objetivo que se marcaba en el gobierno de la concertación, al menos el MINVU, el Ministerio Nacional de Vivienda y Urbanismo. El resultado yo creo que está a la vista ahora mismo, lo que voy a decir hay que matizarlo, claro, para muchos



amigos latinoamericanos tener una política de vivienda a nivel estatal, hubiera sido una bendición, pero yo creo que no la chilena, lo digo francamente. No la chilena, porque ahora mismo los problemas que se han generado son terribles, hablamos de viviendas de 18 metros que no son crecederas ni siquiera. Me gustaría que, no sé, si acaso después tomando el café o en un algún momento, Alfredo profundizase sobre esa reflexión que me parece que es de capital importancia, es decir, la política de vivienda más social y de intervención pública en toda América latina, lo voy a decir así con estas palabras, es un desastre, un desastre sin paliativo ninguno ¿Qué es lo que ha pasado realmente? Eso es lo que quería yo... Supongo que con esto se acaba la intervención, pero...

Alfredo Rodríguez:

Sí, eso es lo que yo quería decir, que las ciudades cambian, la vida cambia, y lo que puede ser bueno en un momento después puede ser muy malo. Yo creo que en el momento inicial del cambio, de la transición a la democracia, estaba cerca del Ministro Echegaray, ahora estoy cerca de la Ministra actual, pero había que dar una respuesta política. Era una situación de insostenibilidad social y había que dar una respuesta, una respuesta política, no era una respuesta de vivienda, había que dar un gesto de que se comenzaba a dar una respuesta a unos sectores que habían estado postergados y que podían crear una situación muy conflictiva. Pero cuando se pierde el sentido político de las cosas, después ya son cualquier cosa. Por ejemplo yo creo que es muy interesante, si uno mira los últimos artículos de Jordi, los artículos de Zaida, ese maravilloso artículo de Horacio Capel sobre el modelo de Barcelona, parecen un desastre ahora. En los años 80 eran modelo para América latina, hoy día no. Yo creo que es muy importante, y muy interesante la intervención del alcalde de Bogotá a diferencia de ayer, de Lerner. Lerner decía "todo se puede hacer", no todo se puede hacer. Y lo que nos ha mostrado hoy día el alcalde de Bogotá, es que hay un manejo político de la ciudad. Y a otro nivel, es decir a nivel gubernamental, también lo que importa es cuál es el manejo político de la gestión.