

Ciudades Estados

Las ciudades estados son las regiones metropolitanas, en las que no existen límites de bordes sino que producen una integración entre ciudades importantes y periféricas aledañas conformando una región, códigos de identificación comunes compartidos, zona unificada de comercio y comunicaciones y una caracterización de interdependencia social y de medio ambiente. Este concepto es la pieza central de un nuevo paradigma –global y regional en el que el rápido florecimiento de Internet ha provocado cambios y aceleración del comercio global y ha obligado establecer una planificación de las estrategias regionales, el gran desafío del siglo XXI.

La ciudad de Bs.As. y el conurbano bonaerense concentran a casi la tercera parte de la población del país por lo que habría que dirigir esta integración estratégicamente aprovechando la fortaleza regional. En este contexto, un dato curioso es que la ciudad de Bs.As. posee una participación del 1% sobre el total de exportaciones del país, pese a que aporta el 25% del PBI nacional.

Las señales aparecieron a principios de los 90, cuando en la Cumbre de las Américas llevada a cabo en 1994 en la ciudad de Miami se observó la presencia de 34 líderes Latinoamericanos y del Caribe que fueron elegidos democráticamente. Estos cambios tienen como objetivos prioritarios la proliferación de negocios. La prueba de este crecimiento de las economías globales es que el crecimiento económico de América Latina fue en los 80 del 2.2%, en los 90 creció al 3.8% y para el 2001 se prevé un aumento al 4.7%. Argentina tiene posibilidades si se prepara para aprovechar dicho crecimiento económico.

Una de las primeras planificaciones debería hacerse en el área de transporte, la que se hace imprescindible teniendo que re-evaluar todo el sistema actual, ferrocarriles, aeropuertos, puertos, carreteras a través de un enfoque estratégico. Actualmente circulan diariamente en Capital y Gran Bs.As. más de 2.000.000 de autos y en términos porcentuales del total de gente transportada en ambas zonas los autos representan el 25% , los colectivos el 50%, los trenes el 6.5% y los taxis el 1.5%. Para funcionar adecuadamente necesitan un verdadero entrelazamiento que hoy no se produce y que es causa de una planificación individual e indisciplinada, y además actualmente por el afán especulativo de las empresas privatizadas. La falta total de control sobre ellas es una clara muestra de la victoria de intereses privados por sobre los comunitarios.

En lo que respecta a las terminales aéreas de Aeroparque y Ezeiza se está comenzando - a partir de su privatización – a bosquejar una política interesante de gerenciamiento y de obras de ampliación, adecuación y complementación entre ambas terminales.

El desarrollo portuario es otro eje esencial. El proyecto Retiro-Puerto anunciado por el Gobierno Nacional recientemente, deberá concretar un objetivo fundamental para el Puerto de Buenos Aires(PBA): modernizar la infraestructura de transporte. En consonancia con este fin, el proyecto propone también una nueva área de desarrollo urbanístico de la ciudad. Mejorarla para sostener el crecimiento del PBA es una necesidad tan importante que se ha convertido en el disparador de gestiones destinadas, por ejemplo, a crear más y mejores accesos ferroviarios y analizar los sistemas viales de ingreso y egreso, para armonizarlos con el multitudinario tráfico urbano de la ciudad, los que al optimizarse producirán una merma en los costos de las

operaciones de comercio exterior y sobrecarga de camiones de gran porte en el tránsito.

El Proyecto contempla crear un centro de transferencia Multimodal de 24 hectáreas, que permita a trenes de carga de trocha ancha acceder directamente al embarcadero y la construcción de una autopista ribereña con conexión a las autopistas Buenos Aires-La Plata-Presidente Illia. La Administración del Puerto Buenos Aires, debe promover que los sistemas de transporte y comercio exterior lideren el esquema de transformación del área. En el reordenamiento se encuentran actuando la Corporación Antiguo Puerto Madero, la Administración General de Puertos, el Organismo Nacional de Administración de bienes (ONABE) y el Órgano de Control de Rutas y Accesos a Buenos Aires.

El trabajo en conjunto es lo mas importante en el sistema regional. Los cambios mundiales en el transporte y las complejas interconexiones mar-aire-rutas- de la región están promoviendo la creación de algún Super Ente del Transporte que ayude a evitar pérdidas económicas regionales por una deficiente planificación. Asimismo, el impulso del Mercosur es fundamental para el desarrollo de lan actividad comercial, sin dejar de lado la posibilidad de buscar otras alianzas estrategicas de comercio con otros países, por lo que se debe dotar a las regiones de una mayor solidez económica que les permita enfrentar con posibilidades de éxito los desafíos de competir entre distintos bloques comerciales.

Una manera rápida y eficaz de intercambio comercial se da a través de los medios electrónicos que permite a los gobiernos locales trabajar en forma mas ágil y eficiente a los requerimientos de toda índole de los ciudadanos.

Cada vez habrá más información y realización de trámites de toda índole a través de internet. En Miami (USA) para dar un ejemplo, hay condados (municipios) que están realizando transacciones de bienes raíces sin utilización de papeles de ningún tipo, todo un adelanto que se puede adoptar.

En la era de Internet un comerciante de Quilmes podría llegar a vender su producto a una empresa del Carbe sin que ello implique la necesidad que tienen compradores y vendedores de tomar contacto en exposiciones, seminarios, etc.

El comercio no son solo bienes materiales, sino tambien servicios. La lista de posibilidades no tiene fin.

Los códigos de construcción eliminan la innovación.

Cualquier regla se atrofia con el paso del tiempo y los códigos no representan la excepción. No se pueden desconocer las modernas leyes de responsabilidad pero, este no es tiempo de repensar todas las normativas vigentes y tan disimiles entre si que poseen la ciudad de Bs.As. y cada municipio del conurbano. La modificación de los códigos y unificación de pautas podría ser un principio de solución para crear una región mas afable y menos burocrática. No se puede desconocer que las comunidades obtienen medidas protectoras básicas a través de los códigos pero los mismos parecen estar mas ligados a nuestros temores que a nuestras esperanzas. Elaborar códigos mas relevantes, mas sencillos de interpretar y manejar, menos excluyentes y con una concepción de ordenamiento común a todas las regiones debe ser un objetivo que se deben imponer los planificadores y urbanistas gubernamentales y es algo en lo que coinciden casi todos los usuarios y profesionales que trabajan y sufren las consecuencias del desorden y falta de criterios unificadores. La enorme cantidad de

nuevas urbanizaciones que se están desarrollando actualmente en la provincia de Bs.As. carecen en muchos casos de un planeamiento estratégico que beneficie el desarrollo de esas regiones. No tienen la infraestructura adecuada, no poseen buenas vías de acceso por lo que se debe utilizar el auto como único medio de llegada congestionando el carácter rural de la zona, a veces se encuentran emplazadas sobre sectores que son inundables y no cuentan con permisos y estudios de factibilidad aprobados por lo que se venden sin estar seguro de la obtención de las licencias por lo que se puede terminar estafando a los usuarios de buena fe, etc. La planificación debe alentar a que los desarrolladores de nuevos proyectos inviertan en lugares donde el desarrollo e infraestructura ya están dados y crear vecindarios compactos, "inteligentes" y de uso mixto. Se debe tratar de buscar el desarrollo completo de lo que hoy está incompleto. Si se revisan los códigos de manera razonable, las zonificaciones, los usos permitidos y todas las variables que ellos limitan se pueden producir ahorros por varios millones de dólares que pueden ser volcados en inversiones que ayuden a un desarrollo sustentable. Un negocio de política pública nada malo para el nuevo siglo.

Es imprescindible que el Gobierno Nacional y los Gobiernos Municipales confluyan en un programa de acción que contemple el desarrollo conjunto de todas las regiones y que alienten y potencien entre sí el crecimiento de las comunidades que representan.

La búsqueda de una solución sustentable

Actualmente en USA se está desarrollando un movimiento del Nuevo Urbanismo cuya consigna es involucrar a los ciudadanos en el diseño de los nuevos espacios comunitarios. Los ciudadanos participan en la planificación de sus comunidades sin tener que adoptar un modelo único de desarrollo propuesto por los urbanizadores. En otras palabras, se democratiza el desarrollo. El plan municipal más progresista para el uso de la tierra en el Sur de La Florida (USA) es sin duda el Managed Growth Tier System (Sistemas de niveles para administrar el crecimiento) redactado por el Director de Planificación de Palm Beach durante meses de consultas con un panel de 50 ciudadanos con el condado dividido en varios niveles –urbano/suburbano a lo largo de la costa. Otro ejemplo tangible e interesante es el del distrito Art deco en Miami Beach. Los preservacionistas históricos desde fines de los 80 han logrado rescatar toda la zona y sus edificios de estilo revitalizándola y generando un desarrollo extraordinario de inversiones y turismo. Los líderes que trabajaron en aras de esos objetivos hoy ocupan cargos públicos de administración y control en la ciudad. No es posible pensar que eso mismo pudiera ocurrir en la Ciudad de Bs.As. en un barrio como San Telmo, que pese a estar protegido no consigue aún atraer la suficiente cantidad de inversiones?

Este espíritu valiente de transformación y participación comunitaria de Miami Beach es el que está impulsando a probar el sistema en cientos de comunidades y en el resto de USA.

Los Nuevos Sistemas de Gestión.

La herramienta más prominente que están utilizando los planificadores en USA se llama "**Charrette**", que equivale a una semana (en algunos casos uno o dos días) de intensas discusiones sobre cómo una ciudad o pueblo debe ser urbanizado. Al incorporar la voluntad de la ciudadanía las "**charrettes**" proporcionan una manera única de levantar apoyo y entusiasmo para el nuevo plan invirtiendo las frustrantes formas urbanas de otras épocas.

Para lograr la participación ciudadana se envían invitaciones abiertas a todos los residentes interesados, por lo regular de 50 a 100 asisten a las sesiones de apertura y clausura. Ampliamente informados por un equipo de diseñadores que estudió el vecindario en detalle, los participantes pasan el día en pequeños grupos formulando imágenes e ideas de el barrio o ciudad que les gustaría tener. Después se reúnen todos e informan sobre sus planes e ideas.

La experiencia indica que después que el sexto o séptimo grupo de trabajo ha expuesto su idea, incluso la gente que no simpatiza entre sí empieza a coincidir en las mismas necesidades.

Luego las ideas vuelven a los diseñadores que trabajan 16 horas diarias durante un par de días para traducir lo que los ciudadanos han identificado como sus preferencias en documentos maestros de planificación.

Normalmente un urbanizador diseña un plan y luego se realiza la audiencia pública obligatoria. Si la propuesta contiene algún elemento controversial los partidarios que se oponen al plan se presentan en alguna audiencia para reclamar y protestar. No hay debate en cuanto al contexto, alternativas u objetivos comunitarios a largo plazo. Con frecuencia la decisión final depende de los políticos que tienen que decidir entre el dinero que aporta el urbanizador al municipio y la potencial reacción de los residentes.

El proceso de "**charrette**" evita este desagradable proceso al invitar la participación pública antes de que se hagan los diseños. Asegura el visto bueno de la ciudadanía y les brinda a los políticos una sólida base de consentimiento popular. También se está desarrollando en otros lugares una nueva técnica llamada "**Visualización**" que es cuando algún desarrollista quiere construir o reciclar algún área y los vecinos desean ver como los afectará.. En una reunión comunitaria con la ayuda del gobierno local o de la universidad, se podrá ver una verdadera panorámica tridimensional del lugar, basada en un verdadero sistema de información geográfico computarizado –GIS- (en nuestro país la mayoría de los municipios han implementado este sistema para recaudar impuestos). Sentado allí y conversando se pueden sugerir distintos escenarios y alternativas para el proyecto. La computadora permite incluso hacer una caminata virtual o un paseo virtual en auto por el lugar, con el aspecto que el urbanista sugiere, pero también con el que los vecinos prefieren.

Hace 10 años no existía la tecnología adecuada para implementar este sistema pero hoy se puede lograr desde cualquier computadora portátil

Hay varios programas de software que se han desarrollado y que dan diferentes opciones de escenarios en lo que respecta a caminos, transporte, infraestructura, etc.

Como pueden las nuevas tecnologías estar al alcance de los ciudadanos para mostrarles los nuevos desarrollos que pueden impactar en su calidad de vida?

Una solución será la implementación de "**Centros Urbanos de Diseño**" en las principales ciudades, accesibles al público y preparados para combinar los mundos del diseño profesional y el activismo popular. Idealmente los departamentos de planificación y arquitectura de las universidades administrarían esos centros.

La información sobre toda la gama de desafíos que enfrenta la planificación, desde luces del tránsito hasta sectores de alto desarrollo, estará disponible para cualquiera que lo requiera.

Con centros de estas características se logra un tremendo adelanto en las relaciones gobierno-ciudadanos y se fortalece el desarrollo democrático.

Conclusiones

Todo lo descripto son distintas metodologías que se están llevando a cabo actualmente en USA y que sin ningún problema **se pueden aplicar también en nuestro país** y en sus distintas regiones. Estos nuevos conceptos de **Ciudades-Estados** que promueven la integración económica regional si bien es incipiente en nuestro país, ya existen ejemplos concretos de alianzas estratégicas entre municipios.

Entre ellos podemos mencionar una Red promovida y desarrollada por las Municipalidades de Maipú (Mendoza) y Rafaela que está integrada por más de 20 Municipios y Entidades de todo el país y su objetivo es impulsar el asentamiento de Oficinas Comerciales en distintas regiones con el objetivo de potenciar la comercialización entre las Pymes y hacer posible la realización de actividades asociativas entre empresas, para mejorar su competitividad, utilizando a tal fin las relaciones institucionales, la articulación público-privada y las nuevas tecnologías informáticas que faciliten el proceso.

La utilización de la Red permitirá que las empresas den a conocer sus productos a otras regiones en las cuales se promueva el sistema generando acuerdos de complementación y relacionándose con empresarios de diferentes rubros para intercambiar experiencias en un marco de cooperación. La lista de 20 municipios está integrada por: Bahía Blanca (Bs.As.), Concordia (E.Ríos), Curuzú Cuatiá (Ctes.), Gral. Pueyrredón, Guaymallén (Mza.), Jujuy (Jujuy), La Banda (Sgo.Estero), Las Heras (Mza.), Lomas de Zamora (Bs.As), Maipú (Mza.), Malargüe, Mar del Plata (Bs.As.), Ramallo / San Nicolás, Rafaela (Sta.Fe), Rufino (Sta.Fe), San Carlos, Trelew (Chubut), Viedma (Río Negro), Villa Carlos Paz (Cba.), Villa Gdor. Galvez (Sta.Fe), Villa María (Cba.)

Cualquier instrumento que ayude a mejorar las relaciones comunitarias, otorga transparencia al accionar de los gobiernos y sus funcionarios, fomenta la interdependencia cultural-comercial entre las ciudades y tiende a lograr el desarrollo sustentable, pero tiene que ser aceptado y adoptado como un nuevo paradigma del crecimiento democrático y la integración regional.

ARQUITECTO AGUSTIN GARCIA PUGA