

“La renovación urbana debe ser una prioridad para las ciudades”: Fabio de Marco

- *Durante el foro internacional ‘La movilidad, una oportunidad para la renovación urbana’, realizado esta semana en el Gun Club de Bogotá, el experto argentino habló de la importancia de planificar el desarrollo urbano y generar incentivos para la construcción de ciudades competitivas.*

Después de hacer un extenso recorrido por sitios emblemáticos de Bogotá y Soacha, como el Macroproyecto de Vivienda de Interés Social (VIS) Ciudad Verde, el Parque Tercer Milenio, sector de San Victorino, el Eje Ambiental en el Centro de Bogotá y el Barrio La Candelaria, con el objetivo de conocer el desarrollo de la ciudad y los proyectos más importantes que se adelantan actualmente, el arquitecto argentino Fabio de Marco participó en el foro ‘La Movilidad, una oportunidad para la renovación urbana’, organizado por Camacol Bogotá y Cundinamarca, con el objetivo de enriquecer la visión en planteamientos urbanos destinados a la renovación.

Partiendo de su experiencia en la formulación y gestión del proyecto de renovación de Puerto Madero en Argentina, el experto habló de la necesidad de unir esfuerzos entre el sector público y privado, así como de buscar asociaciones que permitan el adecuado desarrollo de los proyectos. Habló también sobre alternativas de financiación, trabajo con las comunidades y otros aspectos que se deben tener en cuenta a la hora de pensar en el crecimiento y renovación de las ciudades.

Camacol B&C: Según la experiencia de renovación urbana de Puerto Madero y lo que se está haciendo con Nueva Costa del Plata ¿Qué deben tener en cuenta los gobiernos a la hora de planear la renovación de la ciudad?

En principio, los gobiernos deben detectar las oportunidades que tienen las ciudades para este tipo de desarrollos y posteriormente buscar asociarse para sacar adelante los proyectos.

En el caso de Puerto Madero, por ejemplo, se generó una herramienta de gestión público-privada que le ha dado continuidad al plan y ha ido más allá de los cambios políticos de gobierno. Se trata de la Corporación Antiguo Puerto Madero, una sociedad anónima conformada en un 50% por el Estado de Argentina y en otro 50% por el gobierno de la ciudad de Buenos Aires. Esta corporación tiene actualmente alianzas con el sector privado, las cuales funcionan exitosamente.

¿Qué incentivos deben crear los gobiernos para motivar la participación de las empresas privadas en estos proyectos?

El mayor incentivo está en el éxito mismo del proyecto. Pero también se pueden crear mecanismos como facilidad de acceso para la compra de tierra, con un valor relativamente bajo para el inversionista privado. Esto genera beneficios importantes en la medida que se genera el desarrollo.

En su opinión ¿Cuáles deberían ser los 5 Tips que se deberían aplicar para que la renovación urbana logre ser exitosa?

Primero, elegir muy bien el sitio. Esto implica detectar la oportunidad, especialmente en ciudades que ya están muy consolidadas.

Segundo, propiciar las alianzas publico-privadas

Tercero, tener un plan de movilidad urbana claro y preciso

Cuarto, establecer condiciones que le den seguridad a los inversionistas.

Y quinto, garantizar el apoyo permanente del Estado a través de campañas de comunicación y eventos que reiteren permanentemente el compromiso del gobierno con este tipo de iniciativas.

Usted habla de un plan de renovación urbana claro y preciso ¿Qué pasos se deben dar para estructurarlo?

Hay que tener en cuenta que las condiciones de movilidad en las grandes ciudades se han modificado debido al crecimiento y desarrollo de las mismas. Es por esto, que el Plan Urbano debe estar acompañado de un Plan de Conectividad de la ciudad, a partir de nuevos emprendimientos. Esto

requiere, necesariamente, analizar qué sistemas de transporte se han quedado obsoletos, que nuevas propuestas han surgido y cómo se van a articular para facilitar la movilidad por la ciudad.

¿Cómo combinar desarrollo, urbanismo y movilidad sin que se afecte el medio ambiente? ¿Qué alternativas se deben tener en cuenta para que la ciudad crezca, pero a su vez reduzca la contaminación ambiental?

En todos los proyectos que nosotros estamos desarrollando involucramos el tema ambiental como un insumo más del proyecto. Estamos convencidos que no se debe hacer un plan sin tener en cuenta el medio ambiente. Hay que proyectar la arquitectura y posteriormente hacer los estudios de impacto ambiental antes de diseñar los proyectos. Esto garantiza que no se tendrán que mitigar impactos después de haber realizado los desarrollos.

¿En Colombia se diseñó el modelo de pico y placa, que consiste en parar diariamente la circulación de cierto número de vehículos para tratar de solucionar el problema de la movilidad. Esto ha generado ciertas diferencias entre los representantes del sector automotor y el gobierno por considerar que afecta el crecimiento de un sector que tiene un peso importante en la economía. ¿Cómo ve usted esta medida. Qué propondría para generar movilidad sin afectar el desarrollo del sector automotor?

Hemos contemplado una alternativa para que los ciudadanos puedan movilizarse en sus vehículos hasta ciertos lugares y posteriormente hacer la transferencia a vehículos públicos para aproximarse a su destino final. Pensamos que no es necesario concentrar los automóviles particulares en las áreas centrales de las ciudades y mucho menos cuando se han invertido cuantiosas sumas de dinero en renovación urbana. Lo ideal es que las personas puedan disfrutar de los espacios, caminar y movilizarse fácilmente en las vías principales.

7. ¿Qué papel deben jugar el Gobierno Nacional y el Municipal, a través de los diferentes Ministerios en las tareas de movilidad y renovación urbana?

Los gobiernos nacionales deben tener estrategias de planificación y desarrollo a nivel regional, para que los municipios puedan alinearse a ellas y avanzar de manera articulada.

En Argentina, lastimosamente, el gobierno dejó de planificar el desarrollo y lo encargó 100% a los municipios. Considero que frente a esto, falta una visión global de desarrollo, porque lo que sucede es que se generan iniciativas aisladas en los municipios, donde cada quien trabaja por arreglar sus propios problemas sin una solución global que beneficie a todo el país. También es necesario tener conciencia sobre los beneficios que cada una de estas acciones tiene sobre la sociedad. Urbanizar no es sólo embellecer el espacio público. Implica también garantizar el acceso a servicios públicos, educación y seguridad.

8. Es claro que en todas las iniciativas de renovación urbana hay personas que apoyan las iniciativas pero también hay opositores ¿Cómo manejar la situación para superar las dificultades y sacar adelante los proyectos?

Cuando se pensó en Puerto Madero, la ciudad estaba necesitando urgentemente un área de crecimiento central. Una de las grandes dificultades en su momento fue el desarrollo crítico de la economía de nuestro país. Sin embargo, nunca dejamos de crecer, ni frenamos los proyectos de construcción.

Hoy, han surgido nuevas dificultades como la oposición de algunos grupos ambientalistas que consideran que todo espacio libre en un tejido metropolitano debe ser un área verde.

Nosotros creemos que los espacios vacíos que generan las áreas metropolitanas deben ser usados para el crecimiento y desarrollo de la ciudad.

9. ¿Cómo están manejando el tema?

Con el proyecto Nueva Costa del Plata que se desarrolla en el área metropolitana de Buenos Aires estamos demostrando que sí se puede llegar a un punto medio donde se equilibren las necesidades urbanismo, con las

de preservar las áreas verdes. En este proyecto solo ocupamos un 25%, de las 230 hectáreas disponibles, para proyectos de urbanización. El resto son parques ambientales y áreas naturales.

En el caso de Puerto Madero, hay espacios libres en un 70%, sumando las plazas públicas y los espejos de agua.

10. ¿Qué pasos deben dar las ciudades para garantizar la sostenibilidad de los proyectos en temas de movilidad y desarrollo?

Incorporando a la norma urbana los planes de manejo ambiental. Esto permite tener un control durante todo el desarrollo del proyecto y hacer seguimiento permanente al cumplimiento de las condiciones ambientales propuestas como parte de desarrollo, incluso después de finalizada la obra.

11. Una de las grandes dificultades a la hora de hablar de renovación urbana está en la financiación de los proyectos ¿Qué propuestas específicas hay al respecto?

Puerto Madero en su momento no planteo la necesidad que hoy tiene de haber transferido a los inversionistas privados una parte del costoso mantenimiento que tiene el barrio, el cual actualmente es asumido por la Corporación. En vista de esta experiencia, en Nueva Costa del Plata estamos promoviendo la creación de un consorcio de gestión público-privada donde se contemplen estas cargas y se asuman desde las primeras inversiones.

Se ha pensado en que una tasa de excelencia (impuesto) podría ser una buena opción. El estado puede brindar los servicios pero requiere un ingreso por los servicios que brinda. En el momento que los inversionistas privados se vinculen a los proyectos podrían contemplar esta alternativa como una forma de vincular también al usuario final.

12. Bogotá y la región le están apostando a un sistema integrado de transporte, en el que confluye el sistema de transporte masivo (Transmilenio) el Metro y el transporte público tradicional. ¿Qué recomendaciones de política pública le daría a Bogotá para que logre el equilibrio entre movilidad y renovación?

Aún no conozco muy bien el caso de Bogotá y esperarí­a ampliar más esta respuesta en mi visita por la ciudad. Pero a groso modo, la recomendación es tener una visión regional global y hacer pequeñas intervenciones, por parte del Estado, para enviar un mensaje claro de la voluntad política que se tiene de apoyar este tipo de desarrollos, donde se espera la participación del sector privado.

Considero que si se detectan sitios en la ciudad donde se pueden producir renovaciones urbanas, la red de movilidad debe dar respuesta a esa renovación. En otras palabras, cada área de renovación debe tener un esquema de movilidad que dé respuesta a la renovación.

13. ¿Es viable el desarrollo de proyectos de renovación urbana dirigidos a disminuir el déficit de vivienda para los más pobres?

Claro que es viable. Si el Estado crea incentivos para motivar la inversión por parte de la empresa privada, los inversionistas van a sentir que pueden percibir los mismos beneficios que tienen al construir vivienda para los estratos altos y medios y van a generar más soluciones de vivienda para las personas más pobres. La clave está en diseñar planes que garanticen ese desarrollo de proyectos encaminados a reducir el déficit de vivienda para esta población.

14. ¿Qué mecanismos de socialización deberían implementarse con la comunidad para evitar obstáculos en la ejecución de los proyectos?

La participación de la sociedad debe estar presente desde el momento en que se generan las ideas. La comunidad debe estar informada de lo que va a suceder y debe involucrarse de manera participativa, siempre y cuando esta participación no sea para generar debates que obstaculicen sino para generar nuevas ideas. Creemos que esto se logra a través de talleres de discusión o con el apoyo de las ONG. Mi colega Ibon Areso dice que la primer participación ciudadana es a través del voto a su representante y que luego el representante debe hacer la tarea a través de políticas pública, pero nosotros consideramos que debe ser más abierta para evitar tropiezos futuros.