

2. Casos Análogos

En los últimos 30 años las ciudades de América Latina han demostrado un progreso en la planificación de sus ciudades, tal es el caso de Medellín, Bogotá y Colombia las cuales se han convertido en modelos de ciudad para el resto del mundo.

2.1 Caso Medellín, Colombia

Medellín es una de las ciudades que ha experimentado un proceso de transformación urbana favorable gracias a la aplicación de una serie de políticas y programas urbanísticos, educativos, sociales y culturales altamente innovadores. Esto gracias a las mentalidades de liderazgo de sus alcaldes.

Si existe algo que se le debe aplaudir a esta mejora, es precisamente el que las tasas de inseguridad hayan bajado, los indicadores de calidad de vida han mejorado, la confianza ciudadana en la administración pública ha crecido y el modelo Medellín de gestión municipal es percibido por otras ciudades en el país y en el mundo como un ejemplo a seguir.



Imagen 1. La Medellín de 1910 (Alcaldía de Medellín, 2009)

“La idea de transformación se encuentra íntimamente ligada al concepto de crisis, el cual se asume desde su acepción de oportunidad de capitalizar las voluntades de cambio,... “ (Alcaldía de Medellín, 2009)

Con este proceso de transformación, lo que Medellín nos demuestra es que con el ejercicio de inventariar los procesos de la transformación es la única manera que se tiene para poder evaluarlos, procesarlos y enseñarlos. Es así como las administraciones municipales a manera de relato dan la razón a toda una población que ellos son su propia ciudad.

Entre la totalidad de habitantes de toda Colombia, son los medellinenses quienes confirman que tienen las mejores condiciones de calidad de vida, de movilidad, de servicios públicos y de gestión pública municipal. Todo esto ha generado que Medellín sea reconocida como un laboratorio ejemplar de innovación urbana y gestión pública. Hoy en día Medellín se ha convertido en el punto de referencia para muchos mandatarios y expertos urbanistas que buscan prácticas innovadoras.



Dicho modelo se caracteriza por el liderazgo ejemplar del gobierno local como fuerza integradora de la sociedad que dirige su energía y sus recursos a la satisfacción de las necesidades de los ciudadanos, principalmente a los más

pobres, por medio de la administración pública transparente y al fácil acceso a las ofertas institucionales para los habitantes.



Imagen 3. Parque Biblioteca San Javier, comuna 13 (Alcandía de Medellín, 2009)

Medellín pasó de ser un asentamiento, pueblo, sitio, villa a llegar a constituirse como una grande ciudad. Entre los años de 1870 y 1940 es cuando Medellín empieza a sufrir una expansión urbana donde la superficie y población aumentaron. Para el año de 1907, Medellín se había consolidado como una ciudad de fábricas con centros importantes de negocios de oro, café, finanzas, finca raíz, mecánica, fundición, especulación e importación de mercancías.

La ciudad estaba posicionándose dentro de las más importantes en América Latina, volviéndose rápidamente en una ciudad moderna a la cual dotaban de mas

y mas atributos con el fin de dirigir el camino de Medellín hacia el progreso y modernidad.

Obviamente todo este desarrollo trajo como consecuencia un crecimiento demográfico, el cual se desbordó a partir de los años 50, con el Plan Piloto y el Plan Regulador.

Luego de que Medellín se haya visto afectada por toda una serie de conflictos de corrupción, miedo, repliegue, deudas acumuladas e incluso homicidios y masacres, las fuerzas cívicas de Medellín comenzaron a mirar de frente los problemas. Optaron por los grupos juveniles, culturales, de danza y teatro, con un discurso por la vida y no a la violencia.

Durante los años 90, se presento la etapa del resurgimiento de la ciudad de Medellín con la proliferación de compromisos y esfuerzos públicos y privados por reflexionar y reorientar a la ciudad.

Se empezaron a pensar iniciativas culturales, universidades, planes estratégicos como el Plan de Desarrollo Metropolitano donde la ciudad participo con una infinidad de ejercicios de planeación para el desarrollo de un consenso básico y un trabajo conjunto de conciencia y de acciones.

A) El Modelo Medellín

Los Planes de Desarrollo Municipal de los administradores Sergio Fajardo y Alonso Salazar, son la base del actual Modelo Medellín, este modelo distingue seis áreas y cuatro mecanismos de gestión, basados en una serie de principios éticos y contextualizados por la historia, política, economía y los asuntos nacionales y globales de Medellín.

PRINCIPIOS ETICOS

Áreas de Gestión

1. Medellín, la más educada
2. Urbanismo Social, Espacio Público y Vivienda
3. Inclusión y equidad
4. Arte y cultura ciudadana
5. Seguridad ciudadana y convivencia
6. Competitividad y cultura de emprendimiento

Mecanismo de Gestión

1. Planeación, monitoreo y evaluación
2. Finanzas y transparencia
3. Participación política y social
4. Comunicación Pública e Internacionalización

El Modelo Medellín se empeñó en construir una ciudad sostenible, inclusiva y de oportunidades.



Imagen 4. La Medellín del 2009 (Alcaldía de Medellín, 2009)

3.2 Caso Bogotá, Colombia

Bogotá es una de las ciudades que ha intentado unirse a las comparaciones entre ciudades con desarrollo humano que la Organización de las Naciones Unidas (ONU) propone. La perspectiva que la ONU propone en su último informe es en la que establece que el desarrollo humano es “el desarrollo de la gente, por la gente y para la gente”. Y Bogotá lo que ofrece a su población es la salida de la oscuridad, consiguiendo alcanzar logros y una apuesta por Colombia al cambio.

A) La Población de Bogotá

En el siglo XVII, la población de Bogotá estaba conformada por el 70% de residentes indígenas, y finalizando la colonia es cuando se empieza a manifestar un mestizaje entre blancos (38,3%), afro descendientes (5,8%) y tan solo el 3% de indígenas en la zona urbana. Entre los años 1870 y 1912, la población de Bogotá se multiplico por cinco, alcanzando los 116 951 habitantes.

“El crecimiento demográfico continuó hasta 1973, cuando la ciudad alcanzó algo más de 2,700 000 habitantes. En los años ochenta se iniciaría el proceso de estabilización, y el número de bogotanos de nacimiento empezó a crecer frente a aquellos originarios de otros lugares del país”

B) La Forma de la Ciudad

La ubicación geográfica de la ciudad es la responsable de que Bogotá se reconociera como capital del país, por aspectos simbólicos, administrativos y económicos..

Bogotá, dentro del país es el territorio con mayor oferta ambiental y que además a la llegada de los españoles era el lugar más *domesticado*, esto facilitó a que los españoles pudieran implementar lo que ellos veían como el Nuevo Mundo.

C) Los Servicios Públicos

Uno de los mayores problemas si no es que el mayor en el tema del abastecimiento de los servicios públicos fue el hecho de que a Jiménez de Quesada, en el siglo XVI, se le escapara el destinar tierras para el ejido, razón por la cual se originaron problemas como que el municipio no contara con terrenos que le permitieran intervenir en la regulación del suelo susceptible de ser urbanizado, lo que dificultó que las calles fueran mejoradas, que el acueducto fuera ampliado y se recolectara la basura.

El abastecimiento de agua también ocasionó conflicto pues este era muy escaso, no existía también un buen alumbrado público, la leña era su única fuente de calor y tampoco existía el transporte público, pues la ciudad era aun muy pequeña.

Los problemas de sanidad y abastecimiento de agua mejoraron hasta 1914 cuando el gobierno del municipio pudiera terminar negociaciones para poder finalmente comprar el acueducto, favoreciendo en un principio al 60% de la población.

Luego de eso se vino un alza en los servicios públicos, en 1951 ya el 50% de la población contaba con energía eléctrica y el tranvía había perdido importancia pues el uso del carro particular ocupaba el lugar central.

Todo esto trajo consigo infinidad de beneficios, el agua mejoro notablemente las condiciones de sanidad en los hogares, el avance de la energía eléctrica ocasionó el cambio de las estufas de leña y de carbón.

D) Economía

La razón por la cual Bogotá no fuera un foco económico desde sus inicios, fue debido a que no es una ciudad puerto, y siempre se caracterizó por su debilidad económica pero siempre demostró tener una capacidad y fortaleza administrativa.

Bogotá en relación a las otras ciudades, presentó un desarrollo económico tardío en 1950, con la sustitución de importaciones, con lo que posteriormente dio paso al asentamiento de empresas productoras de bienes intermedios y de capital, así como al fortalecimiento del sector servicios. Esta introducción de la industria trajo consigo que Bogotá se convirtiera en el atractivo de los migrantes.

E) La Transformación de la Ciudad

El Informe de Desarrollo Humano del 2008 de Bogotá, indica que la ciudad tuvo avances importantes de diferentes dimensiones:

En lo espacial, los principales logros tienen que ver con: a) el espacio público, se ha avanzado en la construcción, mejoramiento y promoción de su uso, se ha impulsado a la construcción de parques públicos, b) la movilidad de los ciudadanos, se optó por ampliar también las oportunidades de movilidad para los ciudadanos, se implementó el modelo Transmilenio con el cual se disminuyeron los tiempos de viaje de los usuarios, aumentó la velocidad para los vehículos, redujo la contaminación y disminuyó los índices de accidentes viales y c) la cobertura de los servicios públicos domiciliarios, las empresas de servicios públicos pasaron de tener graves problemas financieros a proveer de sus servicios al casi 100% de los hogares ubicados en asentamientos legales.

En la dimensión económica y social, existieron dos avances notables: a) la ampliación del aseguramiento en salud para los bogotanos que superó a la asistencia pública, dotando a todo ciudadano de este servicio como un derecho y b) la universalización de la educación básica, los logros han estado relacionados con estrategias como la contratación de la prestación del servicio educativo, la provisión de transporte escolar, la construcción de establecimientos educativos para ser administrados por operadores privados o por la Secretaría de Educación Distrital.



Imagen 5. Estadio y servicio de transporte de la ciudad (Bogotá, 2009)

En la dimensión política existen dos avances fundamentales: a) la transformación de la cultura política, este cambio solo se ha manifestado en el contexto de las elecciones de alcaldes, pero en los últimos años se ha promovido el voto independiente y b) el mejoramiento de las condiciones objetivas de seguridad, con respecto a este tema, Bogotá a avanzado notablemente, los índices de inseguridad ha caído junto con los de homicidio, consiguiendo números inferiores a los de ciudades como Washington, Panamá, Lima o Sao Paulo.



Imagen 6. Mercado de San Victorio (Bogotá, 2009)



Imagen 7. San Victorio hoy (Bogotá, 2009)

3.3 Caso Curitiba, Brasil

La ciudad de Curitiba, ha visto crecer su población durante la última parte de la década pasada, a una tasa asombrosa que la hizo pasar de las 150 mil en los años 50s a las 1.6 millones de personas en 1971. El año de 1971 marcó la elección de un nuevo alcalde, el arquitecto Jaime Lerner y, el inicio de la transformación de Curitiba de una ciudad latinoamericana promedio que sufría de problemas asociados con el rápido crecimiento poblacional, a un ejemplo exitoso de sustentabilidad y planeación estratégica urbanas reconocido internacionalmente.

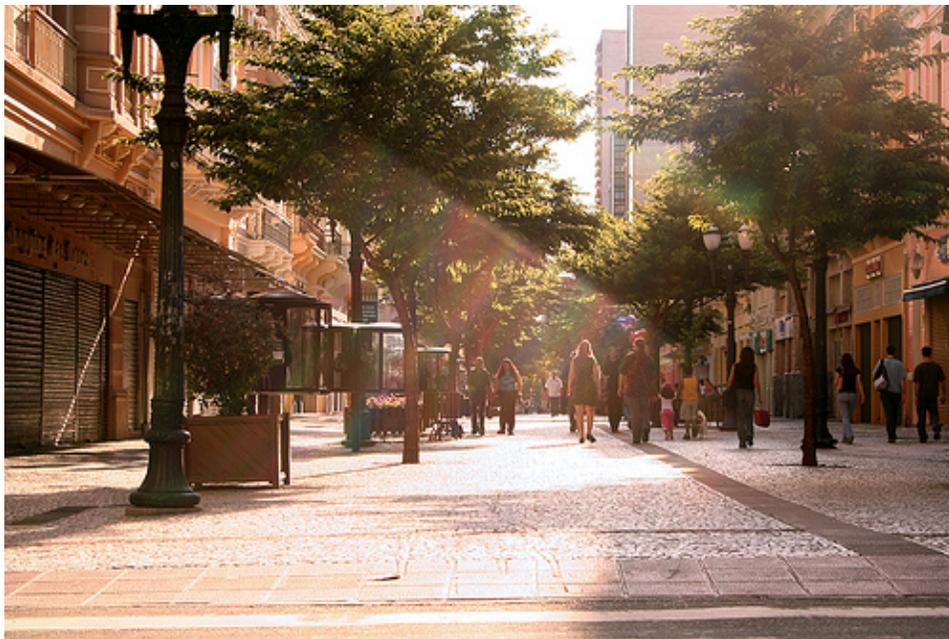


Imagen 8. Rua das Flores (Thicke)

A finales del siglo XX, Curitiba sufría de problemas relacionados con el rápido crecimiento poblacional y la acelerada urbanización que éste conlleva. Las consecuencias se sintieron en forma de congestiones viales y los problemas de contaminación del aire asociados a éstas, el hacinamiento residencial causante de

condiciones de vida desiguales, grandes cantidades de desperdicios generados por la población urbana y una resultante crisis ecológica, así como la disminución de la calidad de vida en la ciudad, y, específicamente en Curitiba, las inundaciones generadas por la ocupación de planicies ecológicamente sensibles.

Curitiba, decidió prepararse para la entrada del siguiente siglo, confrontando estos problemas aplicando soluciones creativas en un marco de desarrollo sustentable.



Imagen 9. Parque Barigüi (Thicke)

A) Degradación ambiental

Aunque la revitalización urbana es un proceso largo y costoso, se ha alcanzado en Curitiba en un plazo relativamente corto y con recursos muy limitados.

El caso de Curitiba prueba que considerando los factores sociales y ecológicos en el marco de la sustentabilidad, las ventajas económicas son un beneficio colateral.



Imagen 10. Curitiba ecológica (Thicke)

B) Degradación de la Infraestructura Urbana

Los ciudadanos de Curitiba separan su basura en dos categorías: orgánica e inorgánica para ser recolectada por dos tipos diferentes de recolectores. A las familias que viven en colonias donde los servicios de recolección no llegan, se les ofrece el incentivo de cambiar su basura por boletos del sistema de transporte, huevos, leche, naranjas o papas, que se cultivan en zonas agrícolas locales. La basura va a una planta en la que los trabajadores separan las botellas de vidrio y los materiales plásticos. La mayoría de los trabajadores de dicha planta son alcohólicos en recuperación, inmigrantes o personas discapacitadas. Los materiales reciclables que se obtienen se revenden a las industrias locales.

C) Insuficiencia de los Sistemas de Transporte

El transporte sustentable debe centrarse en reducir el uso vehicular e incrementar el transporte público y otras alternativas que favorezcan al medio ambiente. Tales alternativas pueden promoverse a través de la creación de ciclo pistas y, como en Curitiba, zonas exclusivamente peatonales dentro del centro urbano.

El ejemplo en Curitiba, consta de una red de transporte público sustentable. De hecho, el sistema de transporte público no sólo proporciona a la ciudad un ingreso extra, sino que además, es reconocido por la población local por su eficiencia, lo que se hace evidente en las estadísticas, que muestran que para 1991 un cuarto de los conductores habían dejado su coche, y lo que es más, que el 28% de aquellos que poseían un carro preferían no usarlo.



Imagen 11. Transporte Público (Thicke)

Conclusiones

Podemos decir que estos tres casos de ciudades sustentables se caracterizan por el liderazgo de las autoridades y por buscar conseguir la satisfacción de las necesidades de sus ciudadanos.

Cada una de estas ciudades, de manera independiente, al haber integrado estos dos aspectos en sus Planes de Desarrollo pudieron conseguir rebasar los modelos de modernidad y construir ciudades sostenibles para el futuro.

Además de que estas tres han logrado ahora, crear un modelo que los convierte en un laboratorio de donde todas las demás ciudades Latinoamericanas podemos copiar la formula y repetir el tipo de cambio que han logrado alcanzar.

Ante esta situación, las ciudades Latinoamericanas, poseemos la ventaja de poder imitar los modelos de desarrollo urbano, que gracias al estudio y experiencias han podido desarrollar en los últimos 20 años, donde no solo se vieron beneficiados aquellos quienes eran los interesados, sino que también lograron dotar de cualidades y beneficios a sus respectivas comunidades.

Podemos analizar la estructura creada para que sus Planes de Desarrollo, y particularmente, los Proyectos Urbanos funcionen y así poder generar mejores criterios y enfoques.

Estos criterios que los colombianos y brasileños utilizan, incluyen: mejorar la calidad de vida de las comunidades, colonias o barrios, mejorar la movilidad, mejorar los servicios públicos e implementar mecanismos de gestión pública municipal para asegurar el buen funcionamiento y desarrollo de estos Proyectos.