

UN PLAN PARA LA CIUDAD SIN REMEDIO

Hace casi cinco siglos, al parecer en 1567 (no hay un acta de fundación que lo confirme), una avanzada militar española al mando de Diego de Losada fundó, en lo que antes se llamaba el valle de San Francisco, una villa que tomó el nombre de la etnia nativa que hasta entonces la dominaba: Caracas. Era un buen lugar para fundar una colonia: cerca del mar pero protegido por una sierra, con buen suelo, un río y varias quebradas que caían en él desde la gran montaña del norte, una altura que en el centro de la aldea es de unos 900 metros sobre el nivel del mar y acceso por algunos puntos al interior del nuevo territorio.

Que de vez en cuando le diera por temblar iba a revelarse con el tiempo, como con el sismo de 1641; pero, por entonces, los españoles trazaron a cordel un damero como el que habían aprendido de los romanos milenio y medio antes, y apostaron al lugar. En 1577, el gobernador Juan de Pimentel la hizo capital de la provincia y mandó a dibujar su primer plano: un cuadrado de unas pocas casas al oeste de la quebrada Catuche, un par de iglesias, una plaza en el centro. En 1591, con dos mil habitantes, se le dio el rango de ciudad y un escudo de armas.

Le fue relativamente bien a la nueva ciudad, resistiendo plagas y hasta un ataque pirata, hasta 1810, cuando ya tenía mejores edificaciones y haciendas para unos 40 mil moradores. Pero una guerra civil que empezó en ese año y un terrible terremoto dos años después la dejaron en muy malas condiciones. Por mucho tiempo no hubo siquiera un gobierno capaz de reconstruirla. Cuando en 1814 fue evacuada ante la llegada de

La Alcaldía Metropolitana de Caracas decidió aprovechar las únicas competencias que le dejó la ley de los dos niveles —ambiente y planificación— y lanzó un proyecto que requiere un gran esfuerzo de convocatoria: crear un plan rector consensuado para salvar a la capital de sus problemas.

RAFAEL OSÍO CABRICES

una horda de saqueadores y asesinos, prácticamente quedó vacía, su población se redujo a menos de la mitad. Poco faltó para que dejara de existir.

Durante las seis décadas siguientes habría de permanecer casi igual, aplastada en el abandono, sometida a pestes y violencias. Fue ese tiempo el que tardó en recuperar la población que tenía antes del terremoto. Una nueva élite, acaudillada por el nuevo hombre fuerte del país, delimitó un Distrito Federal a su alrededor, como si fuera Washington D.C. o el D.F. mexicano, y la lanzó a una inédita tormenta de inversión arquitectónica. El general Antonio Guzmán Blanco, que a diferencia de muchos gobernantes de Venezuela era caraqueño, la modificaba porque soñaba con París. Mandó a poner varias estatuas suyas, pero también un acueducto, un cementerio, un palacio legislativo que todavía se usa como principal sede parlamentaria, un parque para verla desde arriba, El Calvario, su primer teatro lírico y el templo para la religión que creó —el culto bolivariano— en uno que le quitó a la Iglesia Católica, la iglesia de la Santísima Trinidad, y al que dio el nombre romano y francés de Panteón Nacional. Hasta se encen-

dieron algunas bombillas eléctricas.

Con la llegada del siglo XX ya Buenos Aires tenía un millón de habitantes. Caracas iba por los 90 mil. Pero un acontecimiento que en la segunda década de esa centuria estallaría, literalmente, en el occidente de Venezuela la transformaría para siempre, como al país que presidía. El reventón de los primeros pozos petroleros en el Zulia coincidió con el comienzo de la extensión de la ciudad, que primero protagonizaron los ricos, construyendo mansiones al suroeste en la hacienda El Paraíso; y en las décadas siguientes, la clase media que trajo la nueva economía basada en los hidrocarburos y la inmigración europea, y los pobres que llegaban desde el campo en abandono.

A mediados de los años treinta un gobierno de cierta apertura democrática decidió sacar a la ciudad de tres décadas de letargo gomecista. Era hora de invertir en ella, pues la población había pasado de las 200 mil personas. La utopía

Rafael Osío Cabrices es periodista, autor de *Salitre en el corazón*, sobre Cuba, y *El horizonte encendido*, sobre la democracia latinoamericana

urbanística parisiense volvió a aparecer en el horizonte, en la persona de Maurice Rotival, jefe de un equipo de urbanistas europeos contratados en 1938 por la recién creada Dirección de Urbanismo del Distrito Federal. Rotival y los suyos presentaron el «plan monumental de Caracas», luego llamado «plan rector», que apostaba a que la ciudad fuera una gran metrópolis latinoamericana. Imaginaban bulevares y vistosos edificios públicos a lo largo de paseos que arrancaban en El Calvario y terminaban en el parque Los Caobos o San Bernardino, una urbanización planificada según las ideas europeas de entonces. La construcción del conjunto residencial El Silencio, en 1942, fue una alteración menor del plan, pero en ese momento fue la mayor inversión que recibía Caracas en su historia.

El Plan Rotival contemplaba a la avenida Bolívar como unos Campos Elíseos que terminaban en los museos de Ciencias Naturales y Bellas Artes, construidos en los años treinta. Durante las dos décadas siguientes fueron inaugurados varios de los hitos

Una red de parques verdes sobre las quebradas que hoy están tapiadas y convertidas en cloacas conectarán el norte con el sur, y con un parque en lo que hoy es la base área La Carlota. Un sistema integrado de transporte completará los planes, hechos desde hace décadas, del Metro de Caracas

arquitectónicos del país, en unos pocos kilómetros. A una escala menor que la Dubai y la Beijing de comienzos del siglo XXI, la Caracas de entonces era un campo de juegos para los arquitectos del movimiento moderno, y grandes nombres como Gio Ponti y Roberto Burle-Marx le dejaron a la ciudad algunas joyas: casas privadas el primero y un gran parque el segundo. Carlos Raúl Villanueva lideró una efervescencia creativa que tuvo su mejor expresión en la soberbia Ciudad Universitaria.

No fue del todo casual que en la década de los cuarenta, cuando ya estaba vigente una ley de hidrocarburos que daba al Estado la mitad de los beneficios de la explotación petrolera, Caracas comenzó a tragarse las tierras agrícolas alrededor de los villorrios de Chacao y Petare. Ese proceso, justo cuando se comenzaba a abandonar el plan Rotival (aunque él seguía siendo asesor del gobierno mientras se levantaban Los Próceres, la Ciudad Universitaria y el Centro Simón Bolívar), marcó el cambio del sueño de París por el sueño de Los Ángeles. Y la ciudad, que hasta entonces se hacía para los peatones y los tranvías, comenzó a construirse para los automóviles.

El vínculo con Estados Unidos trajo nuevos símbolos: los centros comerciales, las autopistas y los suburbios en los que la clase media obtenía casa propia con garaje para los Ford y los Chevrolet. Los italianos, que habían construido edificios en La Candelaria, San Bernardino, Bello Monte y Chacao, ahora levantaban quintas en terrenos que fueron haciendas y se convirtieron en urbanizaciones: Altamira, Campo Alegre, Las Mercedes. La dictadura militar erigió un enorme paseo y un conjunto monumental que ninguna iglesia del país iguala todavía, Los Próceres, para que la población viera al Ejército desfilar. Y para consolidar su oposición al comunismo, contrató a un técnico estadounidense, Francis Violich, para que en 1951 entregara un nuevo plan para la ciudad, que conectaba las nuevas urbanizaciones desarrolladas como un tremendo negocio. El plan de Violich consistió en ligar las haciendas entre sí mediante una espina central: la autopista. La cuadrícula había quedado en el centro. La nueva ciudad que se extendía hacia el este estaba hecha de

circuitos casi cerrados, separados por campos de golf o quebradas. Había que moverse en automóvil, pero igual no importaba porque todos querían uno y había poco tráfico. La época en que los caraqueños vivían cerca de donde trabajaban y se mezclaban entre sí había terminado.

Se crearon zonas protectoras alrededor del valle, pero se llenaron de las viviendas improvisadas de quienes llegaban a trabajar en la gran ciudad y no habían sido considerados en el plan Violich: los pobres. La bonanza petrolera indujo a comprar más carros y construir más suburbios. Para los años ochenta estaban prosperando las ciudades dormitorio. El Metro de Caracas, cuyo primer tramo fue inaugurado en 1983, trajo renovación urbana y orgullo a una población que había comenzado a lamentarse permanentemente de la ciudad que tenía. Hubo en la época otras obras importantes, como Parque Central —un ensayo de ciudad dentro de la ciudad— y muy cerca de ahí el Complejo Cultural Teresa Carreño. Pero eso no calmó el descontento.

La inseguridad y las dificultades para la convivencia fueron aumentando y, a partir del gran momento traumático de la Caracas contemporánea, el Caracazo de 1989, se multiplicaron año a año, acicateadas por los sacudones políticos posteriores. Un cambio administrativo profundo permitió a la gente elegir alcaldes y hasta se dividieron municipios. Y así, Caracas se convirtió en lo que es hoy, una ciudad fragmentada en varios sentidos: el administrativo, por la falta de coordinación entre las alcaldías; el físico, por las brechas creadas por las autopistas y los ríos; el social, por la terrible geografía de la desigualdad, que ha convertido gran parte de su territorio en guetos para pobres, guetos para la clase media y guetos para ricos. Caracas es hoy una de las ciudades más peligrosas del planeta, donde la población puede pasar hasta seis horas al día en el carro por culpa del tráfico, donde muchos creen que está superpoblada (cuando en realidad no llega a los cuatro millones de habitantes, sin las ciudades dormitorio), que lo único que se puede hacer es evacuarla (como de tanto en tanto piensan también los que hablan de mover la capital hacia el ardiente sur selvático, por ejemplo) y que no tiene remedio.

Sintonizar voluntades

El año pasado la Alcaldía Metropolitana de Caracas anunció que había puesto en marcha la creación de un nuevo plan estratégico para el área metropolitana, llamado 2020, por la alusión de la cifra a la visión de máxima calidad y para proponer un año en el que lo establecido en el plan podría comenzar a hacerse realidad. Este plan se presentó como algo distinto a cualquier cosa que se haya hecho antes en Venezuela, como el plan rector de Rotival, el de Violich en 1951 o el inconcluso plan estratégico Caracas 2000 que luego hizo la Oficina Metropolitana de Planificación Urbana (OMPU). Este plan 2020 pretende partir de una consulta pública, de un trabajo multidisciplinario de técnicos contratados, y espera contar con un consenso que vaya construyendo en el camino.

La urbanista Zulma Bolívar es gerente de gestión de la ciudad y directora del Instituto Metropolitano de Urbanismo (IMU), una dependencia de la Alcaldía Metropolitana creada en la gestión de Juan Barreto. Es la encargada de dirigir el proyecto 2020. Lo primero que dice es que el plan no se hará en una oficina. «Es una obra colectiva, y nosotros queremos involucrar en él a autoridades, gremios, empresarios, organizaciones, comunidades, sectores con necesidades especiales». Pero claro, está el detalle del aislamiento político de la Alcaldía Metropolitana, de la firme actitud de todo lo que depende del gobierno central de negarse a todo contacto con la administración de Ledezma. El IMU tiene una directiva que se reúne cada

quince días y está integrada por representantes de la Alcaldía Metropolitana y de cada municipio, por decisión de Ledezma. Jorge Rodríguez, el alcalde del Municipio Libertador, nunca ha querido enviar a alguien. Tampoco se han unido las principales empresas de servicios, todas públicas. «Estamos conscientes de la debilidad que es no contar con el Metro, La Electricidad de Caracas, Hidrocapital y la autoridad central», admite Bolívar. «No hemos logrado que la alcaldía de Libertador asista a nada, va a veces gente del nivel técnico y hemos compartido información. Estamos haciendo un comité de movilidad, y ha ido gente del INTTT. Ha sido muy bueno. Lo más difícil es enlazar los distintos intereses».

El objetivo es armonizar el 2020 con los planes de desarrollo urbano local (PDUL) y los planes especiales. La Ley de gobierno municipal dice que un municipio puede crear un plan especial para resolver el problema de una zona bajo su jurisdicción, pero en el nivel superior están los PDUL que, por ejemplo, definen las famosas zonificaciones: que un área sea sólo para viviendas y otra permita comercios y oficinas. Por encima de los PDUL están los planes estratégicos, como el 2020. «Queremos aportar una visión metropolitana a las visiones municipales», explica Zulma Bolívar. El IMU espera tener los lineamientos para el primer trimestre de 2011. Ya completaron un diagnóstico de las necesidades de la ciudad y un análisis del ordenamiento jurídico vigente. Luego pasaron a celebrar distintas mesas de trabajo y a formar una asociación civil que cree una red de apoyo al plan, en principio con actores institucionales, que no ha podido ser registrada. Pequeñas pero constantes jugadas burocráticas, como las que al parecer tiene que enfrentar siempre la Alcaldía Metropolitana, han impedido avanzar en la mera formalización de la asociación civil. Han tenido que trabajar desde cero: «Cuando llegamos aquí no nos habían dejado absolutamente nada. Entramos en un barco fantasma», dice Carlos Urdaneta, uno de los urbanistas del IMU. Bolívar cuenta que desde el comienzo sabían que debían concentrarse en movilidad, espacio público y cultura ciudadana: «Empezamos a hacer talleres y fuimos llegando a las propuestas de visión compartida de la ciudad que queremos. Estamos haciendo cursos de urbanismo para vecinos, con la USB y la Escuela de Ciudadanos. Nos sorprendió que la gente estuviera enterada y también muy escéptica por culpa de tantas promesas incumplidas. Encontramos 37 proyectos listos de rehabilitación de barrios que hubieran evitado estos derrumbes, y datos como que el barrio Vista Hermosa fue declarado inhabitable en 2000. Las comunidades cargan esos proyectos y nadie les para. Este plan debe ser una sumatoria ordenada, armónica y consensuada de proyectos, que impliquen alianzas e involucren a los ciudadanos».

Las alianzas son el elemento clave que cualquier entidad responsable de un plan estratégico urbano necesita para tener éxito, en Caracas o en cualquier parte; eso y generar confianza, demostrar que se va en serio. Para ello cuenta, por el momento, con el Centro Simón Díaz en Petare, en la vieja Casa Borges. Zulma Bolívar habla con mucha fe de ese proyecto ya adelantado: «Hemos ido habilitando la Casa Borges, que había comprado la administración anterior, y ya está funcionando ahí un núcleo del Sistema de Orquestas, una escuela de oficios que ya ha graduado a 150 personas y estamos construyendo una biblioteca infantil y un restaurante escuela. Banesco está metido con Banca Comunitaria. El 3 de diciembre entregamos el premio al concurso de arquitectura que convocamos para desarrollar los alrededores, que obtendrá el contrato cuando tengamos los recursos. La idea es entregar también los proyectos finalistas a los consejos comunales. Se trata de potenciar ese proyecto como un efecto demostrativo de que es posible promover una red de núcleos

socioculturales, como en Medellín. Ahora vemos un terreno en Caricuao y otro en Montalbán. Hay que crear sistemas, redes».

Los sistemas y las redes son algo de lo que expone la Alcaldía en su sitio de Internet, cuando habla del 2020. Una red de parques verdes sobre las quebradas que hoy están tapiadas y convertidas en cloacas conectarán el norte con el sur, y con un parque en lo que hoy es la base área La Carlota. Un sistema integrado de transporte completará los planes, hechos desde hace décadas, del Metro de Caracas. Se proponen obras que promuevan una experiencia ciudadana incluyente y favorable a la convivencia, que reconozcan el derecho a la prosperidad, al ocio y a la accesibilidad.

El prestigioso urbanista Marco Negrón, asesor del IMU, también señala como primera virtud del proyecto el que se intente construir con la gente: «Estamos haciéndolo por varias vías. Se intentó con la Fundación Plan Estratégico Caracas Me-

«Es mentira que Caracas está sobrepoblada: sí puede duplicar su población, pero no con estos servicios. La ciudad fue proyectada, más que por los urbanistas, por ingenieros viales, siguiendo el modelo norteamericano de las autopistas. Hay que domesticar al automóvil, no erradicarlo»

trópoli 2010, que presidía José González Lander, el presidente de Cametro, a finales de los noventa. Hubo un proceso de consulta, menos profundo que éste. Del 2010 quedaron unas prioridades y se concluyó que la mayor era la gobernabilidad: sin eso, no se resuelve más nada. Cuando vino la Asamblea Nacional Constituyente, la Fundación introdujo un proyecto de reforma constitucional para garantizar la gobernabilidad. Fue ignorado hasta el final, cuando salió la ley que creaba la Alcaldía Metropolitana y el Distrito Metropolitano. Murió González Lander y años después la Fundación. Con Alfredo Peña hubo algún trabajo, pero no llegó a hacerse un plan. Barreto creó el IMU, pero nadie sabía qué se hacía ahí, donde esbozaron un plan muy elemental».

Negrón dice que el 2020 quiere ser amplio, profundo, «quiere hacer ver que Caracas no es un caso perdido». Hace mucho énfasis en la construcción de una visión compartida y de una cultura ciudadana, al menos un comportamiento de la gente en la ciudad, extender lo que fue el efecto Metro, recuperar los proyectos de rehabilitación de barrios, que las comunidades se activen y reclamen. «Lo que le corresponde a esta gestión es avanzar, todo lo que pueda, en un cambio de actitud. Tratar de permear lo más posible a los sectores populares. Los dirigentes transportistas con quienes hemos hablado revelan parte del potencial que tiene Caracas, están conscientes de que están dando un mal servicio».

Nadie podrá decir que es fácil. Demasiado de lo que está en juego depende de un gobierno central que se comporta como se comporta, y que está a cargo de noventa por ciento del insuficiente espacio público de la ciudad, por medio de Inparques. También, advierte Negrón, está el problema de que el empleo está concentrado en pocos sitios. Petare y El Hatillo, el municipio que más está creciendo, casi no tienen: «Caracas sufre de un crecimiento metropolitano vergonzante. Buena parte de los políticos y los intelectuales le temían al crecimiento de la capital. Cuando hicimos en la UCV un libro sobre el Plan Rotival, fuimos a ver a Arturo Úslar Pietri para pedirle un prólogo sobre los años cuarenta y cincuenta, y su explosión arquitectónica y urbana. Lo que escribió fue una

diatriba contra la Caracas contemporánea, llena de nostalgia por los techos rojos: la visión de que esta ciudad es una mierda pero tiene el Ávila. Prevalció una vergüenza que incluso ha alimentado la idea de mudar la capital. Hasta la OMPU planteó frenar el crecimiento. Los militares crearon territorios autónomos dentro de la ciudad. La clase dirigente venezolana, ésta y las anteriores, le teme a la ciudad moderna. Es mentira que Caracas está sobrepoblada: sí puede duplicar su población, pero no con estos servicios. A punta de informalidad, de permitirle, el Estado ha pretendido resolver las carencias de empleo y de movilidad. Siempre relegaron el transporte público. La ciudad fue proyectada, más que por los urbanistas, por ingenieros viales, siguiendo el modelo norteamericano de las autopistas. Hay que domesticar al automóvil, no erradicarlo».

El concejal metropolitano Alejandro Vivas reconoce lo difícil que es lograr el consenso, no sólo por la bancada ofi-

«Hay que construir viviendas pero también más servicios, hay que hacer redes. Redes de transporte, redes de espacio público —hace falta que haya espacio en el Oeste que traiga gente del Este, como en la plaza del Millennium, eso promueve encuentro y genera democracia— y, en tercer lugar, grandes inversiones en zonas pobres»

cialista, simplemente concentrada en bloquear todo lo que la oposición propone, sino por actores como los transportistas. Promovió con Ledezma el plan Vía Libre —incluso proponía que se convirtiera en un plan rector— que a las dos semanas de aprobarse en el Cabildo Metropolitano fue bloqueado por más de una docena de demandas del gobierno central. Luego de que vino la ley de dos niveles y la Alcaldía Metropolitana perdió la competencia en vialidad, pidió presidir la Comisión de Ordenamiento Urbano, que para él está muy relacionada con la movilidad. Y se integró al trabajo del 2020 que dirige el IMU Taller Caracas.

«Para que ese plan funcione debe tener continuidad administrativa», explica el concejal de 31 años, antes de Copei pero hoy independiente. «Para eso, requiere un consenso que lo respalde; para obtener ese consenso, la gente debe sentir que es parte de él. Por eso es tan importante la asociación civil, porque permitiría que todos participen. Para mí es tan importante el proceso mediante el cual se haga el plan como el plan mismo, que sea verdaderamente un ejercicio de ciudadanía». Vivas también cree que parte del problema está en el vencimiento del modelo de las autopistas, que ha invadido todo el ordenamiento jurídico: «Para tener la ciudad que queremos, debemos revisar ese ordenamiento. Caracas debe ser una ciudad para la gente, no para los carros; que respete a los seres humanos, en especial a los más débiles, que permita accesibilidad, que sea incluyente: el Metro producía esa sensación de que era para todos y por tanto era respetado por todos. Hay diferentes rutas para eso y se pueden discutir, pero en los objetivos podemos ponernos todos de acuerdo».

Vivas habla de mezclar usos e intensidades, de trascender los mitos de la zonificación, de sintonizar los PDUL, que El Hatillo y Chacao están desarrollando, Baruta está en la fase de diagnóstico, Sucre en ninguna al parecer y Libertador lo está haciendo con la ayuda del IMU de la Universidad Central de Venezuela (UCV): «El peor obstáculo que tenemos es la partidización de los temas. La otra barrera es la falta de comunicación. Y el rechazo al

progreso. Un ejemplo es el de los buseteros. Bus Caracas era una buena idea. Esta ciudad necesita un sistema integrado de bus rápido, un BRT, por canales exclusivos. Como el TransMilenio de Bogotá. Un kilómetro de Metro vale unos 200 millones de dólares. Uno de BRT, diez millones de dólares. Y es más rápido: construir una línea de Metro tarda una generación».

Una oportunidad maravillosa

No sólo los buseteros se resisten a los cambios. La arquitecta y profesora de la UCV Melín Nava tiene mucho que decir sobre la capacidad de los dirigentes vecinales tradicionales de Los Palos Grandes para boicotear todo lo que no implique obediencia absoluta a los deseos del alcalde o la mera participación de gente distinta a ellos. Nava forma parte de un grupo de profesionales que por voluntad propia se postuló para formar el comité de usuarios de la nueva plaza de Los Palos Grandes, que en una elección en la que participaron 450 votantes venció a la plancha formada por dirigentes tradicionales. «Ellos habían regado la voz de que éramos chavistas para que nadie votara por nosotros», dice Nava, «tan sólo porque tenemos una voz propia y somos capaces de criticar decisiones de la alcaldía».

Nava advierte que la participación ciudadana es más comúnmente un tema retórico que una realidad, porque las mismas autoridades municipales tienden a escabullirse de ella. Dice que el alcalde de Chacao, Emilio Graterón, por ejemplo, había prometido poner al tanto al comité de usuarios de la plaza acerca de cuáles empresas estaban compitiendo por la concesión del estacionamiento, pero cerró el negocio sin avisar. «Los municipios prefieren gobernar mediante planes especiales porque son más discrecionales», dice Nava. «El PDUL reduce el poder del alcalde y de los privados, por eso hay alcaldías retrasadas con él». Y un plan estratégico que sintonice los PDUL con un consenso de toda la ciudad lo haría más todavía. «Sería chévere que el 2020, una idea interesante, funcionara. Pero si no involucra a las comunidades, va a fracasar estrepitosamente».

Otra arquitecta, María Isabel Peña, del Instituto de Urbanismo de la UCV (la entidad que ha alimentado al municipio Libertador con nada menos que 19 planes especiales para que resuelva varios de sus muchos problemas), dice que la brecha política de Caracas debe ser resuelta para que un esfuerzo como el 2020 tenga resultado. «Es absolutamente necesario tener un plan de ciudad, pertinente, pensar qué ciudad vamos a tener», explica. «El plan Caracas Socialista sólo piensa en términos norte-sur, cuando el valle es este-oeste. Hay que seducir a los del otro lado y hacer que entiendan». Como otros expertos, ella ve a Caracas como un manto de parches que deben tejerse entre sí, para lo que serviría un plan estratégico: «Hay que trabajar en la ciudad formal, en la informal y en la tierra ocupable, urbanizable, que sí la hay; eso evitaría las invasiones. Hay que construir viviendas pero también más servicios, hay que hacer redes. Redes de transporte, redes de espacio público —hace falta que haya espacio en el Oeste que traiga gente del Este, como en la plaza del Millennium, eso promueve encuentro y genera democracia— y, en tercer lugar, grandes inversiones en zonas pobres. La Casa Borges es una oportunidad que no debería desperdiciarse, como desaprovecharon el Metrocable en San Agustín. Esas cosas ayudarían a equilibrar las diferencias, que son muchas en esta ciudad».

Peña dice que las redes reducirían el impacto de los guetos, y que las ciudades son mejores cuando son mixtas, cuando las zonas promueven la diversidad de usos y usuarios. «Hacer la Ciudad de los Indios, un gueto en el Ávila, es incorrecto y peligroso. Los barrios deben estar integrados a la ciudad, no al margen, deben estar incorporados a las redes de servicio y

de economía, ser porosos, que las ambulancias puedan entrar en ellos». También sostiene que es preciso «redensificar»: hay zonas muy densas, como Los Palos Grandes, y otras, como la avenida Bolívar que tiene las mismas dimensiones de los Campos Eliseos, podrían urbanizarse con edificios de diez pisos. Eso contribuiría a resolver el principal problema urbano de Caracas, en su opinión: la movilidad. Crear una ciudad en la que se

«Los municipios no pueden seguir teniendo todas las competencias que poseían antes de que se creara la Alcaldía Metropolitana, que no consigue acuerdos porque los municipios saben que siguen teniendo mucho poder»

pueda soltar el carro. «Hay que repensar», concluye, «hacer un *match* entre lo tradicional y lo moderno. El 2020 es una oportunidad maravillosa para eso».

Vilma Obadía y Enrique Larrañaga son dos arquitectos y profesores que llevan años estudiando la situación de la ciudad y pronunciándose sobre ella. Creen que hay que cambiar el modelo urbano y sobre todo el modelo de urbanidad, y en la ciudad toda, tanto en la formal como en la informal. Ahí es donde entra el espacio público y su capacidad para producir ciudadanía y, con ella, una ciudad de verdad (integrada, unida, urbana y próspera), construir un nuevo paradigma urbano, una esperanza. Para lo cual hay que tener mucha, mucha paciencia. «La ciudad es lenta y compleja, pero todos piden soluciones rápidas y sencillas», comenta Larrañaga.

Vilma Obadía recomienda, para esta ciudad con fallas de orden que no tiene suficiente trama, reducir las distancias: lograr que podamos caminar. «Más ciudad en menos distancia», dice ella. «Una ciudad más compacta, con más centros, plazas, parques, vínculos, con todos los tipos de transporte, con accesibilidad a todo». Primero, advierte, hay que sacar la discusión al público, promover una conversación que no sea llevada por el miedo. «La ciudad está muy enferma: la inseguridad y el tráfico son sus síntomas. Hay que trascenderlos. Reconocer que estamos enfermos todos y que el destino de todos está entrelazado».

Enrique Larrañaga opina que en otro entorno político, con comunicación entre las alcaldías y con el papel de la Alcaldía Metropolitana definido y respetado, ésta debería coordinar el Plan Estratégico y ninguna alcaldía municipal debería formular planes sin consultarlos con las demás. Esto es algo de por sí difícil de aceptar para los municipios, que deben ejecutar, no planear, si hay una Alcaldía Metropolitana: «Pero aquí se despojó a la Alcaldía Metropolitana y se aisló a la mitad de la ciudad. No parece respetarla nadie, de hecho. Lo único que le queda es pensar en la ciudad del futuro, un verdadero reto político y disciplinario, cuyo éxito depende de una convocatoria muy amplia, justamente algo que resulta muy difícil para esta Alcaldía Metropolitana».

Vilma Obadía celebra el gran esfuerzo del 2020. Pero, para ella, el año 2020 está demasiado cerca: «Debe contemplar 25, 30 años. Y está la falla de origen: la Alcaldía Metropolitana debe ser replanteada, tanto en sus competencias como en sus perímetros. Los municipios no pueden seguir teniendo todas las competencias que poseían antes de que se creara la Alcaldía Metropolitana, que no consigue acuerdos porque los municipios saben que siguen teniendo mucho poder. No hubo apropiación política del plan y deja de ser interesante para quienes no estarán gobernando en treinta años. Es un buen intento, del que debemos aprender para reformar las instituciones, que no han considerado la complejidad de una sociedad que ha crecido». **EL**



**Centro
de Desarrollo
de Coaching
de Venezuela**

COACHING

**Arte y ciencia
al servicio
de lo que quieres**

**Claridad y foco
Armonía y autodirección
Energía y acción
Efectividad y prosperidad
Integración consciente
de las emociones**

CENTRO DE DESARROLLO DE COACHING DE VENEZUELA (CDC), C.A.
Av. Principal de Lechería, Centro Empresarial Pineda&Pineda,
mezzanina, oficina 4, Lechería, estado Anzoátegui, Venezuela.
Teléfonos: +58 414-821.02.51 / 414-779.84.10 / 414-821.37.63 / 414-831.36.67

centrodedesarrollodecoaching@gmail.com
info@centrodedesarrollodecoaching.com
www.centrodedesarrollodecoaching.com

Rif.: J-29765800-9