

Ciudades transformadoras

Diego Lombardi y Stefan Gzyl

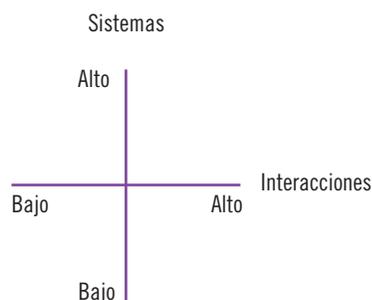
Diego Lombardi, director ejecutivo de Ciudades Transformadoras y director de Investigación e Innovación del Instituto de Gerencia y Estrategia del Estado Zulia. Stefan Gzyl: profesor de la Universidad Central de Venezuela,

Las ciudades venezolanas carecen de espacios públicos e infraestructura de calidad. La iniciativa Ciudades Transformadoras llevó a cabo un estudio de opinión en Maracaibo para obtener información que permita una actuación concertada y con visión de futuro sobre la ciudad.

Las ciudades son espacios geográficos y culturales en los que el medio físico y las relaciones humanas generan dinámicas particulares, caracterizadas por el cruce de los ejes de sistemas e interacciones. Los sistemas determinan la funcionalidad del centro urbano, tales como movilidad, recolección de desechos sólidos, áreas verdes y conectividad, entre otros. Las interacciones se generan a medida que los habitantes de la ciudad comparten espacio y tiempo, y pueden calificarse de positivas, negativas o simplemente indiferentes.

El cruce de los ejes de sistemas e interacciones proporciona a cada ciudad una composición particular. Hay ciudades con calificaciones altas o bajas en sus sistemas, según el buen o mal funcionamiento de sus servicios públicos. Igualmente, las ciudades pueden obtener calificaciones altas o bajas en sus interacciones, según el modo como posibilitan los encuentros entre sus habitantes. A partir de la puntuación en cada categoría es posible ubicar una ciudad en este sistema de coordenadas. Dubai, por ejemplo, es considerada un centro urbano con puntuación alta en sistema y baja en interacción, mientras que varias ciudades de América Latina obtienen puntuaciones medias o bajas en sus sistemas y altas en sus interacciones. Elaborar estas caracterizaciones requiere el desarrollo de indicadores para ambos ejes.

Ejes para la caracterización de las ciudades



A partir de este modelo para el análisis de la ciudad contemporánea se ha desarrollado la iniciativa «Ciudades Transformadoras», como plataforma para la identificación y la solución de los principales problemas que afectan a la ciudad venezolana, por medio del diagnóstico y la propuesta de soluciones concertadas entre múltiples actores. El 29 de octubre de 2014 en la ciudad de Maracaibo se lanzó públicamente esta iniciativa con el apoyo institucional de la red global de emprendedores sociales Ashoka, en alianza con el Instituto de Gerencia y Estrategia del Estado Zulia, el apoyo metodológico de la Fundación Avina, Medellín Cómo Vamos y Lima Cómo Vamos, la participación de actores locales tales como la Alcaldía de Maracaibo, el Grupo Tendencia, la Agencia Omm y la Fundación 5 de Julio, y el liderazgo de profesionales y emprendedores de diversas áreas interesados en promover el emprendimiento social y solucionar los problemas más urgentes de su ciudad, con la meta adicional de convertir Ciudades Transformadoras en un modelo para otras ciudades de Venezuela.

Diagnóstico

Ciudades Transformadoras cuenta con varios componentes que permiten abordar de manera integral las situaciones problemáticas en las ciudades. El primer componente, Diagnóstico, tiene como objetivo proporcionar una perspectiva general de la ciudad desde diversas ópticas, entre las que se encuentra la percepción que tienen los ciudadanos del espacio urbano que habitan, así como realizar estudios a partir del uso de las fuentes de información disponibles.

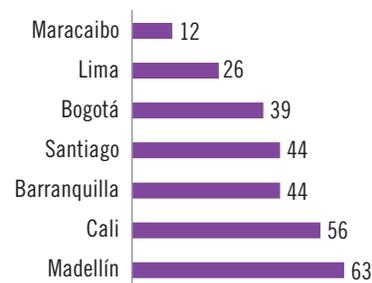
En la primera fase de la iniciativa se llevó a cabo un estudio de opinión basado en 800 entrevistas realizadas en hogares del Municipio Maracaibo, entre el 16 de septiembre y el 6 de octubre de 2014. El instrumento aplicado consta de 130 preguntas divididas

en varias categorías, que toman en cuenta variables relacionadas con los ejes de sistemas e interacciones. Los resultados proporcionan una visión general de la ciudad de Maracaibo y de sus problemas específicos.

Un primer elemento que resaltó en el estudio fue que tres de cada cuatro marabinos perciben la situación de la ciudad como «desfavorable» y apenas el doce por ciento afirma que la «ciudad va por buen camino». Estos datos dan cuenta de una perspectiva en general negativa de los habitantes de Maracaibo sobre su ciudad. Estos resultados pueden contrastarse con los de otras ciudades de América Latina, pues se utilizó un método que permite la comparación.

Percepciones de las perspectivas de la ciudad: «las cosas van por buen camino»

(porcentajes)

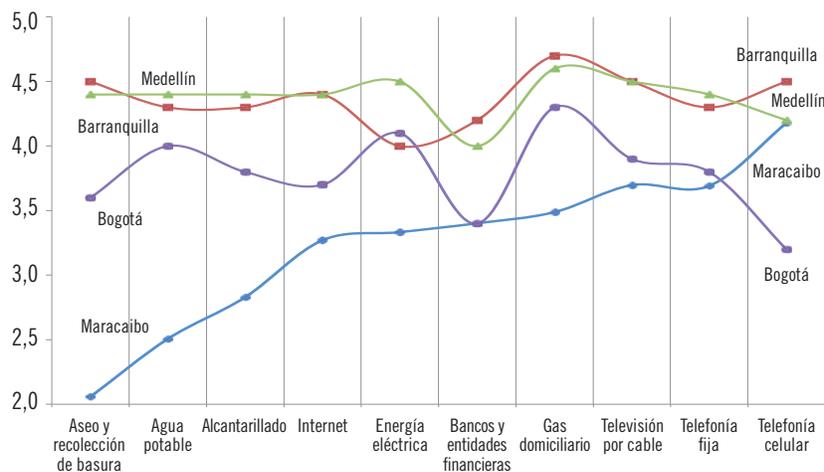


A pesar de esta percepción negativa llama la atención que seis de cada diez personas se sienten tanto orgullosas como satisfechas con la ciudad, lo cual contrasta con los hallazgos en otras ciudades estudiadas. En el caso de Medellín, estos valores se encuentran alrededor del 85 por ciento, seguida de Barranquilla en torno al 75 por ciento y Bogotá con resultados parecidos a la capital zuliana.

También se indagó sobre la percepción de los ciudadanos con respecto a los servicios públicos. Los servicios que obtuvieron la evaluación menos favorable y se encuentran por debajo de

Evaluación de los servicios públicos

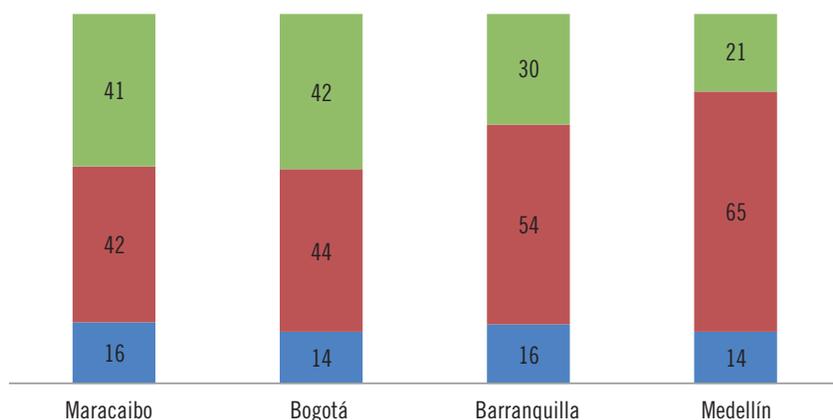
(calificaciones en una escala de 0 a 5)



Opiniones sobre la movilidad urbana: «en el último año, ¿tarda más, menos o el mismo tiempo en el trayecto a su trabajo o estudio?»

(porcentajes)

■ Menos tiempo ■ El mismo tiempo ■ Más tiempo



las ciudades colombianas de referencia fueron aseo y recolección de basura, agua potable, alcantarillado y energía eléctrica. Internet aparece también con una evaluación desfavorable. La evaluación se hizo sobre una escala de 0 a 5 y, por ejemplo, aseo y recolección de basura quedó por debajo de la mitad; de hecho, al analizar la satisfacción, solo el 23 por ciento manifestó estar satisfecho con el servicio. El agua potable, que obtuvo una evaluación promedio de 4,3, registró apenas 2,5 en el caso de Maracaibo, con una proporción de 35 por ciento de satisfechos, en comparación con un promedio de 80 por ciento en las ciudades del país vecino. Solo telefonía celular obtuvo una evaluación superior a 4 y es la única que cuenta con más de 80 por ciento de encuestados satisfechos. Esto revela que en

Maracaibo existe una tarea importante por hacer en cuanto a la calidad de los servicios que reciben los ciudadanos.

Para los ciudadanos también es importante el sector donde viven, pues en él ocurre la mayor parte de sus interacciones tanto con otras personas como con el espacio urbano en general. Al consultar sobre la satisfacción con su sector, en promedio el 37 por ciento manifestó estar satisfecho con los elementos considerados. Las percepciones varían de 48 por ciento de satisfacción con respecto al estado de las vías y aceras y espacios para peatones a un 17 por ciento con parques y zonas verdes. Este último aspecto se identificó como el de mayor insatisfacción, lo cual señala la necesidad de espacios para el encuentro así como para ejercitarse y recrearse en general.

La dotación de espacios públicos de calidad fortalece simultáneamente los ejes de sistemas e interacciones. Así, al trabajar sobre la dotación urbana se fortalece la ciudad, no solo desde el punto de vista de infraestructura sino también desde el punto de vista de las relaciones humanas.

Otro factor relacionado con el transcurrir de la vida cotidiana de quienes habitan en las ciudades es el traslado o movilidad urbana. En esta variable, Maracaibo obtuvo valores similares a los de Bogotá: cerca del cuarenta por ciento de los entrevistados manifestó que durante el último año el tiempo para llegar a su lugar de destino había aumentado. Este valor es treinta por ciento para Barranquilla y 21 para Medellín, lo cual sugiere que estas dos ciudades han logrado mejorar la movilización de sus ciudadanos. Maracaibo se asemeja más a Barranquilla, y en menor medida a Medellín, que a la capital colombiana en cuanto a población y extensión geográfica. En Medellín, que de las ciudades consideradas ha logrado ofrecer la mejor solución a la movilidad, el 65 por ciento de los entrevistados manifestó tardar el mismo tiempo, lo que puede verse como un logro para un centro urbano en crecimiento, con el incremento de complejidad que esto implica para los sistemas de movilidad urbanos.

Otro aspecto de la movilidad urbana es la distribución de las personas en función del tiempo de traslado. El 55 por ciento señaló que tardaba treinta minutos o más en llegar a su destino final. Este dato refleja que poco más de la mitad de la población de Maracaibo destina un tiempo de traslado superior al de los estándares internacionales (treinta minutos). Esto, si se combina con el cuarenta por ciento de las personas para quienes durante el último año ese tiempo ha aumentado, indica una presión importante en cuanto a la necesidad de atender la movilidad en la capital zuliana.

Los resultados del estudio muestran que Maracaibo, en general, fue peor evaluada que las ciudades con las cuales fue comparada. El funcionamiento de sus servicios fue percibido como menos eficiente que el de ciudades como Medellín y Barranquilla, lo que se traduce en una perspectiva negativa de la situación actual y futura de la ciudad por parte de quienes la habitan. Estos datos provienen de un estudio de opinión dirigido a captar las percepciones de los ciudadanos

sobre productos o servicios finales. A este diagnóstico deben incorporarse estudios orientados al seguimiento de indicadores intermedios, para tener una visión más completa de la ciudad.

Algunas interrogantes

Los datos del estudio sugieren varias preguntas que pueden arrojar luces sobre la cultura urbana en el presente y ofrecer claves para el futuro de las ciudades. Por ejemplo, si el sentimiento de orgullo puede coexistir con una percepción negativa de la ciudad, ¿de dónde proviene este orgullo? ¿Cuáles son sus referencias? Si este sentimiento está arraigado en referencias culturales, folklóricas o geográficas precisas —la Virgen, las gaitas, el Lago en el caso de Maracaibo o el Ávila en el caso de Caracas— llama la atención que estas referencias no son urbanas y, aparentemente, pueden llegar a disociarse de ese espacio común que ha servido para darles origen y cohesión en el tiempo. Más allá de un sentido de identidad, ¿qué está en juego con la pérdida de calidad del espacio público? ¿Qué acciones concretas pueden ejecutarse para fomentar el sentimiento de or-

gullo y pertenencia? Frente a las fallas en el eje sistema, ¿es posible transferir algunas responsabilidades y capacidades de acción y ejecución a otro tipo de organizaciones, sean institucionales o individuales?

Más allá del diagnóstico

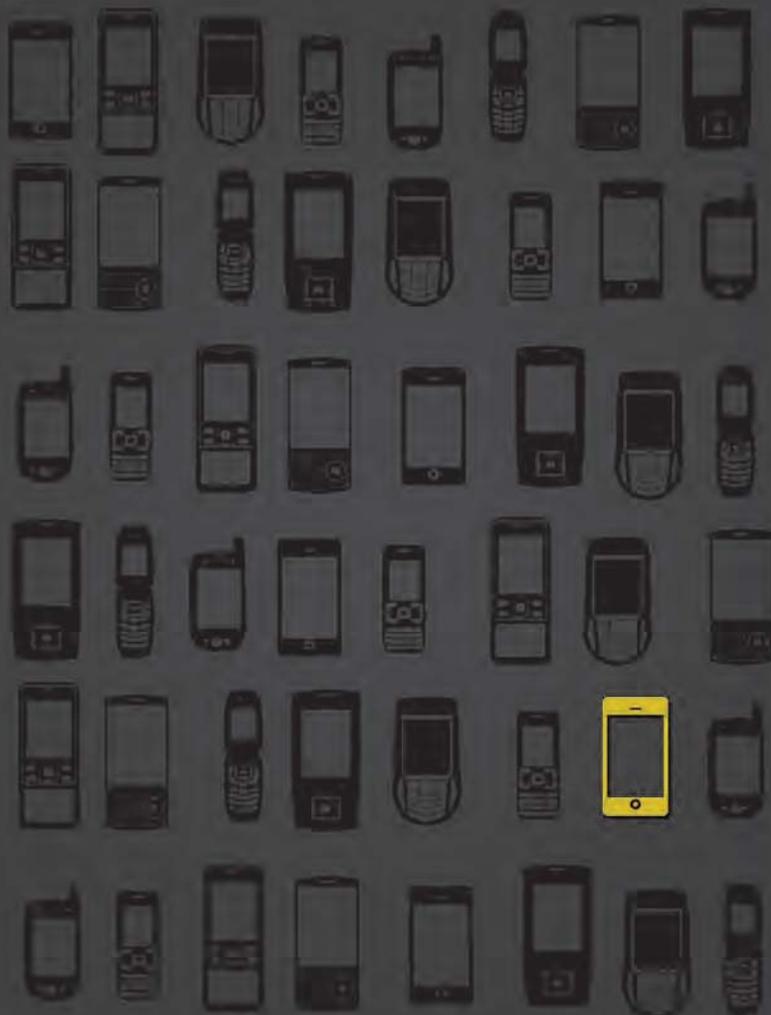
Al comparar a Maracaibo con ciudades de otros países se tiene una referencia sobre el espacio urbano y su percep-

Hay ciudades con calificaciones altas o bajas en sus sistemas, según el buen o mal funcionamiento de sus servicios públicos. Igualmente, las ciudades pueden obtener calificaciones altas o bajas en sus interacciones, según el modo como posibilitan los encuentros entre sus habitantes

ción e importancia para quienes lo habitan y le dan uso. Sin embargo, es difícil separar el contexto de la ciudad de la situación en la que se encuentra

el país. Por lo tanto, una tarea pendiente es realizar diagnósticos similares en otras ciudades de Venezuela, a los fines de aislar el «efecto país».

Si esta misma encuesta se realizara en otras ciudades de Venezuela no sería arriesgado predecir resultados similares en algunos aspectos, tales como carencia y descontento con respecto a infraestructura, seguridad, confianza institucional y, sobre todo, oferta de calidad en materia de espacio público. En momentos en que el actuar en el ámbito urbano está marcado por la improvisación, la ausencia de planes concertados, la escasez económica y una crisis de ideas y perspectivas novedosas, el rigor y la amplitud de enfoque propuestos por estudios como el llevado a cabo por Ciudades Transformadoras puede ofrecer una base sólida para guiar acciones y políticas concretas que permitan reinsertar, en el discurso sobre el espacio público y lo urbano, la idea de proyecto y visión, así como la creación de conciencia sobre la ciudad posible, el empoderamiento del individuo y la sociedad en general a través de la ciudad. 



Entre miles de marcas, tu trabajo va a destacar

Porque con la Maestría en Mercadeo del IESA, vas a empezar a hacer las cosas como nunca antes.

Recibe las herramientas que necesitas para destacarte y llegar a nuevos niveles en tu carrera.

Descubre más de la Maestría en Mercadeo en www.iesa.edu.ve/postgrados o consúltanos a través de tufuturo@iesa.edu.ve

Tlf: 555.4371 / 555.4354

Twitter: @maestriasiesa



GERENCIA Y LIDERAZGO RESPONSABLE

