

La ciudad colombiana en el siglo XXI: algunas noticias alentadoras sobre su futuro

Alberto Escovar

Vivimos en una era urbana. Desde 2008, más de la mitad de la población mundial reside en ciudades, en una tendencia que se seguirá manteniendo a lo largo del siglo XXI. Por esa razón, se espera que a todo lo ancho del globo terráqueo sigan llegando inmigrantes a las ciudades, y que para el año 2050 el 75% de los habitantes del mundo habiten en ellas; es por esto que se puede afirmar que el futuro de las ciudades es el futuro del mundo.

La historia de las ciudades es la transformación de una villa en una metrópoli, proceso que han vivido algunas de nuestras urbes a lo largo del siglo XX y en lo transcurrido del XXI; con certeza, muchas de ellas llegarán a ser megalópolis y, si no tomamos las medidas necesarias para evitarlo, podrían convertirse en unas inmensas necrópolis. Es claro que mientras peores sean las condiciones de vida de

los habitantes de una ciudad, mayores son los índices de desigualdad social, evidentes en un incremento de la violencia y la inseguridad. Por eso, trabajar en asegurar el derecho a la educación y a la salud, así como al acceso a los servicios públicos y a la propiedad de la tierra, parecen ser los grandes retos que tienen y enfrentarán los administradores de nuestras ciudades hoy, y en el futuro inmediato. Las soluciones tienen que llegar en medio de una inmigración que se seguirá presentando y que es posible que se agudice debido a aquellos que abandonen sus tierras rurales, no sólo ya por razones de violencia o falta de oportunidades económicas, sino por el cambio climático que convertirá muchas zonas cultivables en desiertos o en áreas afectadas por lluvias interminables o huracanes permanentes.



Box House, Yury Vital, Brasil, imagen tomada de http://www.bienaliberoamericana.org/biau_debate/index.php/2010/05/14/box-house/

Cada uno de estos nuevos habitantes de la ciudad, indistintamente de que sean viejos, jóvenes o residentes de un barrio marginal o de un lujoso *penthouse*, requerirán viviendas y toda la infraestructura que soporta la vida comunitaria. Dependiendo de la ubicación de la ciudad en el mundo, el gobierno de la misma se encargará de proveer estos servicios con los impuestos de los contribuyentes o, como ha sido frecuente en nuestras ciudades latinoamericanas, la gente, por autoconstrucción, se encarga de hacerlo por sí misma y crea los característicos cinturones de miseria que aún distinguen casi todas nuestras urbes. En nuestros contextos urbanos, estos terrenos construidos, que algunos han comparado con “manchas de aceite”, se extienden al infinito y lo seguirán haciendo, y crearán una gigantesca huella edificada, lo cual reviste un sentido significativo, en

términos energéticos, otro de los temas que será fundamental a lo largo del siglo XXI. El tamaño, además, determina las distancias que la gente debe afrontar para llegar desde su vivienda al trabajo, y genera, en capitales latinoamericanas como Ciudad de México, una dependencia del automóvil que la lleva a poseer uno de los índices de uso más altos, con una proporción de 360 carros por cada mil personas, lo que duplica la proporción de Nueva York, que es más densa y compacta. Este impacto, sin embargo, se puede mitigar por medio de un adecuado desarrollo del transporte público, como de hecho lo vienen haciendo la misma Nueva York o Londres desde el siglo XIX, logrando que únicamente un tercio de los neoyorkinos y el 40% de los londinenses se desplacen en carros particulares.

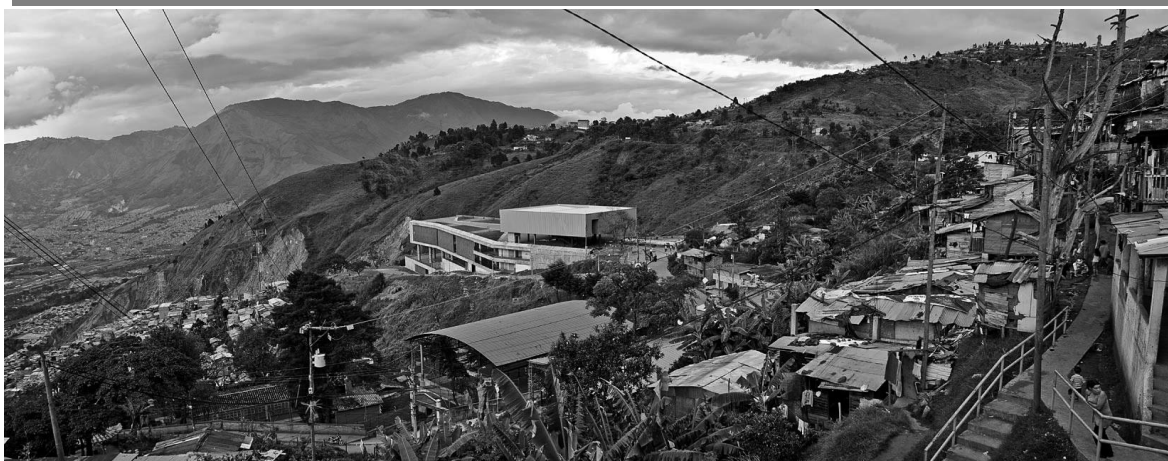
Sin embargo, es claro que las ciudades no son los sistemas sino las personas que las habitan, y por eso resulta fundamental preocuparse para que posean una adecuada infraestructura de vivienda, calles, plazas y espacios y edificios públicos que incrementen la inclusión y la integración social. Este aspecto resulta crítico en la forma como las sociedades urbanas llegan a compenetrarse entre sí, o a exacerbar sus diferencias entre grupos sociales y étnicos provenientes de diversos entornos económicos. No hay que olvidar por ello que cuando se habla de ciudad nos referimos a la colaboración y a la necesidad tan humana de congregarse, para cristalizar así uno de los mayores logros de la civilización. También se alude a la robustez que les permite sobrevivir a las guerras, las epidemias, la caída de imperios, la desaparición de reyes y dioses y, como el cuerpo humano sometido al paso del tiempo, termina también por concentrar problemas: congestión, polución, violencia e inequidad. Por ello, quizá, las ciudades tienen la capacidad de seducirnos y repelerarnos simultáneamente. Pero, al mismo tiempo, al reunir tantas personas en un mismo lugar, encierran la capacidad de ofrecer innovación y adaptación.

En este sentido, y como lo anota el profesor de estudios urbanos de la Universidad de Londres, Richard Burdett, desde la década pasada distintas ciudades situadas en Latinoamérica, Asia y Estados Unidos han desarrollado soluciones creativas con las que han logrado hacerlas más

limpias, seguras y equitativas. Urbes como Nueva Delhi (India) han reemplazado su vetusto sistema de autobuses movidos por diesel, por otros propulsados por gas natural, y han reducido drásticamente los niveles de polución. Copenhague (Dinamarca) y Seattle (Estados Unidos) han logrado que una buena parte de su población vuelva a vivir en sus centros urbanos, al tiempo que han promovido sistemas de transporte más ecológicos que han mejorado la calidad de vida¹. En el mismo período, algunas ciudades colombianas no han sido ajenas a estos fenómenos innovadores e inspiradores implementados en otros continentes y, en muchos aspectos, se han convertido en modelos para seguir y en referencias obligadas.

Desde finales del siglo XX, no solamente Bogotá y Medellín, sino también una serie de ciudades intermedias, como Barranquilla, Armenia, Manizales, Cali, Tunja, Zipaquirá, Pasto, Santa Marta o Montería, e inclusive municipios más pequeños, han experimentado transformaciones urbanas extraordinarias como resultado de políticas y programas urbanísticos, educativos, sociales y culturales altamente innovadores, y muchas veces de un liderazgo ejemplar de sus alcaldes, en el contexto de políticas públicas nacionales.

¹ Burdett, Richard, "Heart of the City", en *The future of Cities*, separata dominical, Londres, *Financial Times*, abril 7 de 2010, p. 10.



Colegio Santo Domingo Savio, Obranegra Arquitectos. Carlos Pardo Botero Mauricio Zuluaga Latorre y Nicolás Vélez Jaramillo, Medellín-Colombia, imagen tomada de http://www.bienaliberoamericana.org/biau_debate/index.php/2010/05/14/colegio-santo-domingo-savio/

Mas allá de las particularidades de cada ciudad, el enfoque común de estas transformaciones, que están en camino en todo el territorio del país, es el de mejorar la calidad de vida de sus habitantes, objetivo al cual confluyen procesos de renovación del espacio público, sistemas integrales de transporte, desmarginalización de sectores urbanos, rescate y protección del patrimonio, construcción de edificios públicos, entre otras, para dar lugar a ciudades más atractivas y creativas.

Producto del crecimiento demográfico explosivo, característico de las décadas de los años sesenta y setenta, nuestras principales ciudades desbordaron su capacidad institucional, lo que las llevó a una crítica situación evidente en el colapso del tráfico vehicular, el deterioro de los espacios públicos, la descomposición social y la degradación de la cultura ciudadana. Este proceso pudo mitigarse, en alguna medida, a partir de reformas en el nivel nacional, como la Constitución de 1991, que lograron ampliar de manera radical las

responsabilidades del ámbito local. Una de las primeras experiencias exitosas de transformación urbana se vivió en Bogotá, que experimentó un proceso de cambio a partir de la última década del siglo XX, gracias a políticas innovadoras de desarrollo urbano, en el cual se combinaron espectaculares intervenciones físicas, una excelente administración pública y programas creativos de promoción de cultura ciudadana. Estas prácticas, que trascienden los discursos de planificación y urbanismo tradicionalmente inclinados a exaltar las experiencias foráneas o de arquitectos extranjeros en nuestro país, han permitido la redefinición del proceso de *hacer ciudad* en términos, no solamente físicos, sino también mentales y sociales a partir de experiencias particulares propias de nuestro país. Este proceso de cambio fue reconocido internacionalmente en la X Muestra Internacional de Arquitectura de la Bienal de Venecia en 2006, cuando a la ciudad se le otorgó el premio "León de Oro". La transformación de Medellín también ha

sido estudiada y divulgada, y en este sentido merece la pena mencionarse la exposición “Medellín: Transformación de una ciudad”, inaugurada en la 50ª Asamblea General del Banco Interamericano de Desarrollo –BID– en Medellín en 2009. Estas experiencias han mejorado la calidad de vida en estas urbes, y generado un incremento de la confianza ciudadana en la administración pública y un redescubrimiento de lo que implica “vivir en ciudad”.

Las transformaciones de Bogotá y Medellín son relativamente bien conocidas y han inspirado a una generación de alcaldes dentro y fuera del país. Sin embargo, los cambios que están viviendo otras ciudades en Colombia son menos conocidos, pero no menos impresionantes. En este momento, y con el apoyo del Ministerio de Cultura y de la Sociedad Colombiana de Arquitectos se encuentra en elaboración la exposición “Ciudades en transformación” que dará cuenta de lo que ha sucedido con algunas de nuestras ciudades en la última década, en una exhibición que

mostrará que este proceso de transformación urbano y arquitectónico es un movimiento en el cual están participando muchas ciudades, y que corresponde a la redinamización de nivel local, aprovechando reformas de alcance nacional. La exposición se inaugurará en la VII Bial Iberoamericana de Arquitectura y Urbanismo que se celebrará en Medellín en octubre de 2010, y entrará después en una gira internacional.

Casi sin excepción, las iniciativas de cambio que se viven en nuestras ciudades y en las de otros continentes han sido el resultado de una administración pública consistente en cabeza de su alcalde, o “el nuevo médico de la ciudad” como lo describe Burdett, que ha entendido el “ADN” de su urbe, identificado sus problemas y recetado una cura para transformarla. Por consiguiente, el hecho de que las ciudades, por grandes que sean, puedan ser curadas, dependerá de que tanto el diagnóstico como el tratamiento sean los correctos.

Alberto Escovar es el Director General de la Fundación Escuela Taller de Bogotá. Escribió este artículo especialmente para la *Agenda Cultural Alma Máter*.