

22 de Julio 2020

Conferencia Digital ADELA



Strong Cities ¿Cómo diseñar nuestras ciudades para el futuro?

Sandra Escorcía

Ex Coordinadora de la Comisión de Movilidad Urbana de la SPIA de la Ciudad de Panamá (2017 a 2020); a partir de 1994, Directora General de Taller de Ideas, una empresa de diseño y construcción y más tarde Gerente de Proyectos de Lake View Estate, una empresa de promoción de proyectos.

Luis Alfaro

Arquitecto y paisajista. Master en Arquitectura del Paisaje.

Edward McGrath

Fundador y arquitecto principal de McGrath & Associates. Especialista en sostenibilidad, planificación urbana y construcción. Licenciado en arquitectura por la Universidad de Notre Dame.

Moderación:

Yadira Gratacos y Marcee Gómez

Coordinadoras de Proyectos de la Fundación Konrad Adenauer Panamá, Programa Regional ADELA ("Alianzas para la Democracia y el Desarrollo con América Latina")

Evento

Las Naciones Unidas ha lanzado un documento que prevé que dos tercios de la población vivirá en zonas urbanas de cara a 2050.

¿Cómo se tienen que planificar las ciudades para este crecimiento? ¿Qué se toma en cuenta para poder suplir las necesidades de básicas como el agua, la energía, las telecomunicaciones, la alimentación y manejo de residuos con seguridad, movilidad, y desarrollo económico conformando en comunidad?

¿Cuáles son los mayores retos para tener eficiencia y eficacia en la administración de la ciudad? ¿Cuáles son las ciudades casos de éxito? ¿Cómo se logra conocer estas necesidades?

Conversaremos con los arquitectos Sandra Escorcía, Luis Alfaro y Edward McGrath sobre el tema.

Strong Cities 2030

La urbanización no sólo trae consigo grandes oportunidades y beneficios, sino también enormes desafíos ambientales, socioeconómicos y políticos. Esto también se refleja en la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, especialmente en el Objetivo 11: "Ciudades y Pueblos Sostenibles". Esto incluye el desarrollo de ciudades inclusivas, seguras y resistentes. Dado que la Fundación Konrad Adenauer está comprometida con la aplicación de los objetivos formulados en el Programa 2030, el desarrollo urbano es una de las principales preocupaciones de la fundación. Con este fin, la KAS crea plataformas para intercambiar los conocimientos técnicos y prácticos necesarios e iniciar la cooperación internacional en el ámbito del desarrollo urbano sostenible. Se presta especial atención a los adolescentes y adultos jóvenes que determinarán la política pública del futuro. Por esta razón, la Fundación creó la red "Strong Cities 2030" en 2018, que celebró su primera conferencia en Essen, Alemania. En 2019 se celebró una segunda conferencia en Johannesburgo (Sudáfrica). El objetivo de la iniciativa es promover el intercambio de conocimientos, conceptos y prácticas. El programa está actualmente coordinado por la oficina del KAS en Sudáfrica.

La descentralización de la ciudad

Las Naciones Unidas prevén que para 2050 dos tercios de la población vivirán en zonas urbanas. En este contexto, ¿cómo deben planearse las ciudades del futuro?

Ya está claro que la creciente urbanización es un gran desafío. La pandemia ha puesto de manifiesto las debilidades de las ciudades modernas. El virus ha dejado claro que casi todas las ciudades tienen una enorme concentración de personas en los centros de las ciudades. En Panamá, por ejemplo, el 45% de la población vive en la región metropolitana de la Ciudad de Panamá, donde se genera el 70% del PIB. Una gran parte de la gente que trabaja en la ciudad se desplaza todos los días desde las zonas residenciales periféricas al centro de la ciudad. El caos del tráfico es parte de la normalidad de la vida urbana cotidiana. Para contrarrestar esta congestión, se requiere una planificación compleja a largo plazo tanto a nivel micro como macro: descentralización de la infraestructura (tanto de los puestos de trabajo como de la oferta al consumidor) desde los centros de las ciudades hasta la periferia de las aglomeraciones, así como inversiones en el interior del país para crear nuevos centros regionales como alternativas atractivas para las empresas de los sectores de los servicios y la producción. El enfoque de "uso mixto" tiene por objeto lograr una mayor combinación de zonas residenciales, tiendas y negocios que satisfagan las necesidades de los residentes de los alrededores y reduzcan significativamente las distancias de compra y de trabajo. Como nota positiva, la pandemia también ha demostrado que la oficina en el hogar puede ser una alternativa real para muchas ocupaciones. Por consiguiente, en el futuro también podría contribuir a aliviar la carga de los centros urbanos mediante la digitalización progresiva y el trabajo independiente de la ubicación.

La optimización de la infraestructura de transporte

Un factor decisivo en la planificación urbana es también la optimización de la infraestructura de transporte. Para crear ciudades en las que valga la pena vivir, la planificación urbana orientada al futuro debe tener como objetivo garantizar que los ciudadanos puedan llegar a su lugar de trabajo en un máximo de 30 minutos. Con este telón de fondo, la construcción del metro en la ciudad de Panamá fue un paso importante. Por un lado, sin embargo, es obvio que se necesita una mayor expansión para cubrir partes más grandes de la ciudad. Por otro lado, el metro sólo resuelve uno de los muchos problemas de tráfico. En principio, se requiere un enfoque holístico en la planificación del tráfico municipal, es decir, además de los grandes proyectos como el metro, se necesitan sistemas de alimentación bien desarrollados (autobuses, aparcamientos y paseos) e infraestructura de transporte alternativo como carriles para bicicletas y aceras para que los residentes puedan ir cómodamente desde su respectiva estación de metro al trabajo o a casa. En la ciudad de Panamá, hay una particular falta de atractivos senderos para ciclistas y peatones. Sin embargo, se necesitan soluciones complejas para resolver los problemas de tráfico de la ciudad a largo plazo, incluidos los problemas de las inundaciones periódicas durante la temporada de lluvias tropicales, la nueva instalación de redes eléctricas, el alto nivel de privatización de los espacios públicos y el estacionamiento no autorizado de automóviles en las aceras. Además, la infraestructura de transporte de la Ciudad de Panamá está diseñada para el transporte privado. Por ejemplo, no existen vías exclusivas para el transporte público, del que depende la mayoría de la población. Por consiguiente, el transporte público no es una alternativa aceptable debido a su tiempo de viaje y a su escasa accesibilidad. Mientras esto no cambie, una gran parte de la población seguirá usando el coche para desplazarse por la ciudad.

Los proyectos de construcción urbana deben planificarse con cuidado y previsión, de lo contrario no cumplirán su objetivo o se ejecutarán mal. En general, los planes de desarrollo urbano deben elaborarse para un período de 20 a 30 años. Sin embargo, actualmente en Panamá es más bien el caso de que se desarrollan nuevos planes cada 5 años cuando el gobierno cambia. Además, en la mayoría de las ciudades, una sola administración es responsable del espacio público. Sin embargo, en la Ciudad de Panamá hay varias instituciones, como el Departamento de Tráfico, el Municipio y la Administración de Electricidad competente, que comparten las competencias. Esto complica la coordinación, ya que estas instituciones tienen responsabilidades parcialmente superpuestas y reglamentos poco claros o contradictorios.

Por esta razón, por un lado, se necesita una legislación pública que asegure el control y la regulación de la planificación urbana. Por otro lado, es importante que la población tenga voz en tales decisiones. En este contexto, sin embargo, los ciudadanos también tienen la responsabilidad de hacer públicos sus deseos y de defender sus necesidades.

Fundación Konrad Adenauer

Por:

Gordian Kania

Pasante en la oficina de KAS ADELA, Panamá