

# Foro periodístico sobre el suelo y el entorno edificado

## Infraestructura urbana

Anthony Flint

**S**tephanie Pollack, subdirectora del Centro Dukakis de Política Urbana y Regional de la Universidad Northeastern, detectó una curiosa anomalía cuando analizó los resultados de una encuesta sobre las necesidades de transporte público de los residentes de bajos ingresos en Massachusetts. La encuesta pedía que se indicara el principal modo de transporte, y daba las opciones tradicionales, como tomar el tren o el autobús. Pero no había ninguna casilla para marcar lo que resultó ser el modo más común de transporte: docenas de encuestados respondieron “el automóvil de otra persona”.

Para Pollack, este descubrimiento subrayó la dificultad de diseñar sistemas de transporte acordes con las necesidades de la población, así como la necesidad de contar con mejores maneras para medir y hacer participar a la gente para poder suplir las verdaderas necesidades de transporte público de los usuarios. Como parte de un proyecto llamado *The Toll of Transportation* (La carga del transporte), el Centro Dukakis trató de determinar cómo llegan los residentes adonde tienen que ir en ciudades como Lynn, Worcester, Springfield y East Boston. Pero la categoría “automóvil de otra persona” no formaba parte de ninguna lista de datos estándar de transporte.

“Medimos la equidad en educación y en sanidad, pero no en transporte”, dijo Pollack a los escritores y editores reunidos para el Foro periodístico sobre el suelo y el entorno edificado, realizado del 28 al 29 de marzo de 2014 en Cambridge, Massachusetts. “No tenemos el concepto de cómo debería ser un sistema de transporte ‘justo’”.

El tema del foro fue la infraestructura: para quién es, cómo planificarla y pagarla, y por qué



Marcin Wichary/flickr

necesitamos inversiones más inteligentes en los entornos urbanos del siglo XXI. Esta fue la séptima edición de esta reunión para periodistas de dos días de duración, patrocinada por el Instituto Lincoln, la Fundación Nieman de Periodismo de la Universidad Harvard, y la Escuela de Posgrado de Diseño (Graduate School of Design o GSD) de la Universidad Harvard.

Pollock compartió también con los participantes su investigación sobre el desarrollo orientado al transporte público (*transit-oriented development* o TOD), una política que se fomenta cada vez más en las ciudades por medio de reformas de zonificación e incentivos económicos. Los datos revelaron algunos resultados problemáticos sobre el uso y la equidad del transporte público. Los residentes de ingresos más altos que se mudan a zonas TOD

**A diferencia de otras instalaciones construidas para megaeventos, East London se sigue beneficiando de las inversiones en infraestructura realizadas para las Olimpiadas de Londres de 2012.**

(que se convierten rápidamente en lugares caros para vivir) en general no usan transporte público, mientras que los residentes que sí lo usan tienen que residir más lejos de las estaciones, en barrios económicamente más asequibles. Este desplazamiento aumenta el costo y la complejidad de sus viajes para ir al trabajo y volver. Además, en un tercio de las zonas TOD estudiadas, el uso del transporte público se redujo después de haberse introducido el desarrollo.

En otra presentación, Judith Grant Long, profesora asociada de Planificación Urbana en GSD, analizó megaeventos, como la Copa del Mundo y las Olimpiadas, que inducen a las ciudades a invertir miles de millones de dólares en infraestructura. Hay poca evidencia de un retorno positivo a la inversión en términos de puestos de trabajo permanente, ingresos o incluso la imagen de la ciudad, indicó Long. El Comité Olímpico Internacional podría ayudar a las ciudades a planificar mejor y organizar juegos “del tamaño correcto”, sugirió. Barcelona, Roma, Tokio, Múnich, Montreal y Londres han podido transformar con cierto éxito las villas olímpicas en áreas de uso a largo plazo que benefician a un sector más amplio de la población una vez que se acaban los juegos.

Las sociedades público-privadas, la construcción y operación privada de rutas y los sistemas de peaje han sido innovaciones recientes para el financiamiento de infraestructura, dijo José A. Gómez-Ibáñez, profesor de GSD y de la Escuela Kennedy de Harvard. Pero se puede decir que desde que se completó el sistema de rutas interestatales en los EE.UU., el papel del gobierno federal no ha sido claro. El desafío estriba en demostrarle al público quién se beneficiará de los proyectos, para poder justificar su financiamiento.

Los gobiernos deberán ser más inteligentes y enfocar bien el objetivo al construir futuros sistemas de transporte y otros tipos de infraestructura, sobre todo cuando las áreas metropolitanas tratan de aumentar su resiliencia en vista de los impactos inevitables del cambio climático, declararon varios ponentes.

Rich Cavallaro, presidente de Skanska USA Civil Inc., citó la calificación de D+ (en una escala de A a F) en el último “boletín de calificaciones” de infraestructura emitido por la Sociedad Americana de Ingenieros Civiles. Dicho grupo estima que el país tendrá que gastar 1,6 billones de dólares más de lo que indican los planes actualmente para

poder contar con una infraestructura de nivel aceptable en todos los sectores. En contraste con proyectos inmensamente caros, como esclusas similares a las del río Támesis en el Reino Unido, Cavallaro se inclina por tomar medidas más asequibles, como equipar a los túneles del metro con tapones inflables gigantes, elevar las rejas de ventilación y subestaciones eléctricas, y diseñar los garajes de estacionamiento e instalaciones similares para que se puedan inundarse y limpiarse después, cuando las aguas retrocedan.

Varios países realizan una mejor tarea de coordinación y recuperación en casos de desastres, según las encuestas realizadas por Robert B. Olshansky, profesor de Planificación Urbana y Regional de la Universidad de Illinois en Urbana-Champaign, y Laurie A. Johnson, presidenta de Laurie Johnson Consulting|Research. La construcción de resiliencia a largo plazo como parte de este proceso fue objeto de un reciente informe del Instituto Lincoln, titulado *Lecciones de Sandy*.

Susannah C. Drake, presidenta de dlandstudio pllc, describió enfoques creativos, como el rediseño de la protección de la costa en el sur de Manhattan y el sellado de trazados subterráneos que pasan debajo de barrios urbanos. La nación no puede simplemente reconstruir lo que existía antes de un desastre, sobre todo ahora que los avances en tecnología han abaratado el costo de infraestructura, en comparación con las inversiones masivas que se realizaron en el New Deal. Marcus M. Quigley, presidente de Geosyntec Consultants, exploró el uso de tecnología inteligente y controles dinámicos para transformar la construcción de grandes obras de infraestructura. “Podemos cambiar la manera de construir la infraestructura para que actúe a nuestro favor”, dijo. “Cada vez que repavimentamos una calle o acera, estamos perdiendo una oportunidad”.

También se habló sobre el lado negativo de la infraestructura inteligente. Ryan Ellis, fellow posdoctoral de investigación en el Centro Belfer de Ciencias y Asuntos Internacionales de la Escuela Kennedy de Harvard, abordó el complejo problema de seguridad e infraestructura, revelando el submundo de ciberataques, vulnerabilidades y “días cero”. Los hackers espían el correo electrónico continuamente y podrían sabotear nuestra red eléctrica, el control del tráfico aéreo y los sistemas financieros. La clave, dijo Ellis, está en “diseñar ahora teniendo en cuenta la seguridad”, porque

“es difícil incorporar la seguridad después”.

Y añadió que los planificadores involucrados en construir ciudades inteligentes deben tener muy presente el tema de la seguridad.

El impacto interconectado de la urbanización global requiere un marco más amplio para la infraestructura urbana que exceda las áreas metropolitanas individuales, dijo Neil Brenner, profesor de Teoría Urbana en GSD. “Tenemos que actualizar nuestro mapa cognitivo de la urbanización”, dijo. Pierre Bélanger, profesor asociado de Arquitectura del Paisaje de GSD, predijo que trabajar con la naturaleza -incluso dejando que ciertas áreas abandonadas vuelvan a su estado silvestre- podría eclipsar el enfoque tradicional de controlar el agua y canalizar los arroyos.

El liderazgo político es la clave para reinventar y diseñar nueva infraestructura en el entorno urbano, dijo la arquitecta paisajista Margie Ruddick. Afortunadamente, los alcaldes son algunos de los líderes más innovadores para abordar estos tipos de desafíos, dijo David Gergen, analista senior de CNN y director del Centro de Liderazgo Público en la Escuela Kennedy de Harvard. Es raro que un alcalde llegue a ser presidente, pero resuelven problemas prácticos importantes, dijo Gergen, que fue el orador invitado en la velada nocturna tradicional del foro en la Casa Walter Lippmann de la Fundación Nieman. “Es en las ciudades donde se están llevando a cabo los experimentos”, dijo.

Janette Sadik-Khan, ex comisionada de la Ciudad de Nueva York y en la actualidad miembro de Bloomberg Associates, también se refirió a las dificultades políticas de transformar el paisaje urbano. Hizo notar que las ciclovías, el programa de bicicletas compartidas y los espacios peatonales en Times Square provocaron la oposición por parte de automovilistas, dueños de negocios y otros que consideraban estas iniciativas poco prácticas y “vagamente francesas”. Sin embargo, muchos comerciantes han reportado desde entonces un gran aumento de su actividad debido a un mayor tránsito de peatones, y que las sillas portátiles de las áreas peatonales están continuamente ocupadas.

“Cuando se ofrecen más opciones, la gente vota con sus pies, con sus asientos y con los candados de sus bicicletas”, expresó. “Los neoyorquinos han modificado las expectativas respecto a sus calles”.

El foro incluye tradicionalmente dos sesiones dedicadas a la “práctica del arte”. Brian McGrory, editor de *The Boston Globe*, describió los esfuerzos



istolethetv/flickr

para integrar un periodismo “ardientemente relevante” en un modelo de negocio digital que sea sostenible. *The Globe* tiene más lectores que nunca, expresó. Inga Saffron, crítico de arquitectura de *The Philadelphia Inquirer*, ganadora del Premio Pulitzer poco después del foro, junto con el crítico de arquitectura Blair Kamin del *Chicago Tribune*, Jerold Kayden de GSD y Gregory K. Ingram y Armando Carbonell, ambos del Instituto Lincoln, mantuvieron un coloquio sobre la interacción entre periodistas y fuentes expertas.

Varios participantes de los 40 periodistas y *fellows* de Nieman publicaron notas sobre el foro, incluyendo Roger K. Lewis del *Washington Post*, Tim Bryant del *St. Louis Post-Dispatch*, Christopher Swope de *Citiscopes* y Josh Stephens de *Planetizen*. ■

*Anthony Flint es fellow y director de relaciones públicas en el Lincoln Institute of Land Policy, y autor de Wrestling with Moses: How Jane Jacobs Took on New York's Master Builder and Transformed the American City (Luchando con Moisés: Cómo Jane Jacobs se enfrentó al Jefe de Construcciones de Nueva York y transformó la ciudad norteamericana) (Random House, 2011). Fue fellow Loeb en 2000–2001. Contacto: anthony.flint@lincolninst.edu*

**Las ciclovías son relativamente baratas de instalar y pueden recibir subsidios federales.**