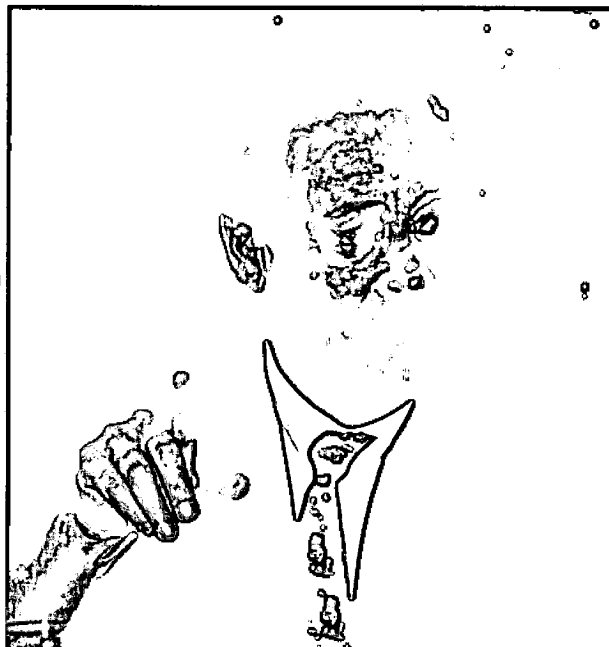


Caracas:



José González Lander es presidente de la Fundación Plan Estratégico Caracas Metropolitana y ex presidente de la Compañía Anónima Metro de Caracas.

Encuentro con José González Lander

CAROL CARRERO MARRERO

Algunas cifras¹

- En 1970, el Área Metropolitana de Caracas (AMC) se ubicaba en el 8vo lugar dentro del ranking latinoamericano. Alrededor de los años 90, el AMC ocupaba el 11vo lugar entre las 20 metrópolis latinoamericanas con 2 millones de habitantes o más.
- La participación del AMC dentro de la población total de Venezuela ha caído del 20,1% en 1971 al 14,8% en 1990. Se espera que llegue al 12,5% en el 2010.
- El AMC también ha perdido importancia dentro de la región capital, al pasar del 79,4% en 1971 al 67,6% en 1990. La previsión para el 2010 es de 65,0%.
- Los cinco municipios que conforman el llamado Valle de Caracas, han representado históricamente más del 95% de la población del AMC censal y para el año 2010, no se visualizan mayores cambios.
- Comparando la evolución poblacional esperada de las siete principales metrópolis venezolanas, se observa que las posiciones relativas se mantienen para los años 2000 y 2010. Sin embargo, se prevé que las restantes áreas metropolitanas crecerán en términos relativos mucho más que el AMC: cerca del 20% frente al 11%.
- La inseguridad en el AMC ha producido un fuerte impacto económico, de acuerdo a los estudios elaborados por IESA-LACSO para el BID (1997). El costo total del delito en el AMC es equivalente a un 3% del PIB, siendo los renglones más importantes la inversión privada en seguridad y el costo de la actividad económica inhibida.

Cuando se habla de políticas urbanas y pensamos en Caracas, recordamos el tráfico, la carestía, la inseguridad y el deterioro de los servicios e infraestructuras públicas. El Ingeniero José González Lander, ex presidente de C.A Metro de Caracas y actual presidente la Fundación Plan Estratégico Caracas Metropolitana, considera que los problemas del área metropolitana radican en la falta de gobernabilidad y uniformidad de criterio en la concepción global de la ciudad que queremos.

En el IX Plan de la Nación, se plantea la conversión de Caracas en un Centro de Negocios de Ámbito Regional, pero lo que está en discusión es cómo potenciar esa función central de la metrópoli y cómo lograr proyectarla más allá de sus fronteras. Para consolidar esa visión de futuro, González Lander hace especial énfasis en la creación de una autoridad única para el área metropolitana que le devuelva el poder a la ciudad.

Una metrópoli sin poder

Recuperar el liderazgo

Tal como lo expresa el IX Plan de la Nación, ¿puede Caracas convertirse en un Centro Internacional de Negocios?

Caracas ha reforzado su posición dentro de lo que se llama el terciario superior, que engloba los servicios a las empresas. Actualmente, presenta niveles altísimos de concentración de la población ocupada en ese sector, siendo uno de los más altos en el mundo. Caracas es una ciudad que está situada en una posición geográfica buena dentro de la región. Tiene una serie de fortalezas que le permitirían, corrigiendo otros problemas, ser una ciudad competitiva adentro del área, pero primero tiene que ser competitiva dentro del país. Si uno ve cómo ha evolucionado Caracas, su preponderancia en Venezuela ha disminuido. Una de las cosas fundamentales es que recupere su liderazgo y su capitalidad para poder proyectarse al exterior.

Caracas tiene muchas ventajas dentro del país: posee la mejor economía, la mejor educación, los mejores servicios, hablando en términos relativos. En el último foro de servicios públicos que hizo el IESA, las encuestas expresaban que casi todos los servicios públicos habían mejorado, a pesar de todo este bululú y esta crisis.

Siempre se ha tenido la idea de que hay que desconcentrar a Caracas, dado que ha crecido mucho y monopoliza una serie de funciones. Por ello, se diseñaron políticas de desconcentración urbana y, ahora, Caracas puede competir con otras ciudades del país. ¿Qué opina de este fenómeno?

Es bueno que se haya ido civilizando el territorio y que contemos con ciudades, por ejemplo al sur del Orinoco, y que Caracas compita con otras ciudades del país. El problema es tomar las medidas que atiendan los efectos negativos que producen esos cambios. Caracas sigue siendo la capital, pero su poder político se ha perdido. Las políticas de descentralización le han otorgado a los gobernadores de estado electos un nuevo protagonismo del cual el Distrito Federal no se ha beneficiado.

En el pasado, recursos inmensos del Estado venían a Caracas para atender las necesidades de infraestructura de la ciudad capital. Caracas es la única ciudad del mundo en la que los habitantes de la ciudad no han puesto ni una locha para que el Metro se financie. El Estado ha ido renunciando a sus antiguas responsabilidades de construcción y mantenimiento de obras. Todo esto, plantea problemas tanto de recursos como jurisdiccionales. Las nuevas características de la economía mundial le otorgan a las grandes ciudades un papel relevante en materia de apoyo a la productividad. Si pierdes posición relativa, aunque sea muy bueno para otras cosas, pierdes poder de competitividad. Tenemos que buscar las soluciones dentro de Caracas.

Hay que crear conciencia de la nueva ciudad que tenemos y la ciudad que debemos tener. Debemos crear opinión pública para que la gente reconozca que el problema de gobernabilidad -entendida como la capacidad para resolver problemas- es fundamental.

¿Cuál es la propuesta de la fundación que dirige para recuperar la gobernabilidad de la ciudad?

El futuro de Caracas tiene que ver mucho con su organización política. Nos hemos ido descentralizando y el gobierno está más cerca de la gente y eso es muy bueno para la democracia; pero a la vez una alcaldía no puede resolver, por ejemplo, el problema del agua, porque supera su competencia. La ciudad no tiene poder, no tiene autoridad para manejar, desde una perspectiva global, el problema del transporte, las autopistas y las grandes obras. Los servicios públicos para su funcionamiento tienen que tener una lógica y una continuidad que da la red de servicios públicos y esa es la que obliga a tener una visión de conjunto de la ciudad que no tenemos ahora. Esos servicios para su funcionamiento no pueden tener parámetros distintos de un municipio a otro. Tiene que haber alguien en la ciudad que maneje eso, que le duela la ciudad y que su prioridad sea la ciudad.

La opinión pública también es culpable

¿Qué opina de la forma como se manejó el conflicto del terminal de pasajeros para el occidente del país?

Se gastaron 600 millones de bolívares en un terminal que la gente no dejó funcionar porque lo repelió. Los responsables del manejo de ese problema trabajan dentro un contexto que les impide hacer las cosas más racionalmente. Se saca el terminal del Nuevo Circo, porque las opiniones apuntaban a que se había convertido en un antro, en una cuestión intolerable. Se ha propuesto ubicar el terminal bien lejos del casco urbano, inconscientemente condenando los que usan el terminal a tener que pensar cuánto más le va a costar el otro viaje para completar. Eso denota que no tenemos conciencia.

Ahora se va a usar La Bandera forzosamente, que era lo que racionalmente se había tenido que haber hecho siempre. La gente no ha pensado que podría haber un terminal ubicado en cualquier parte, sin molestar, que prestase un buen servicio. Aquí nadie quiere que se construya una escuela, un hospital o un centro comercial en su urbanización. Aquí la gente quiere resolver los problemas mudándolos: esta escuela molesta, hay que quitarla; el terminal no puede estar ahí, hay que buscar dónde moverlo, pero bien lejos.