

Ciudades, calidad de vida y corrupción

La segunda época de bonanza es, seguramente, la reciente, que ha permitido un crecimiento sostenido en los últimos veinte años, pero que a nivel de la ciudad no ha significado una mejora en aspectos tan trascendentes como el espacio público y el transporte.

14 de junio de 2019



Enrique Bonilla

La consultora internacional Mercer ha publicado recientemente un ranking sobre la calidad de vida en nuestras ciudades. Los criterios utilizados para medir la calidad de vida van desde aspectos políticos (estabilidad política, crimen, aplicación de la ley, etcétera) hasta el entorno natural (clima, registro de desastres naturales), pasando por la valoración del entorno económico, el entorno sociocultural, los servicios de salud, educación y transporte. También están considerados los servicios recreativos tales como restaurantes, teatros, cines y equipamientos deportivos, así como la disponibilidad de bienes de consumo y, por supuesto, la calidad de las viviendas.



Muchas obras importantes se han dejado de hacer debido a que las pocas que se han realizado han sido producto de la improvisación, sin articularse a un plan general de la urbe, o han sido sumamente onerosas por incluirse en ellas enormes sobrecostos.. | Fuente: Andina

Son un total de 231 ciudades incluidas en este ranking. Viena ocupa el primer lugar y le siguen Zúrich y Vancouver, que sería la urbe con mejor calidad de vida en América. Los últimos lugares del ranking los ocupan Sana'a (Yemen), Bangui (República Centroafricana) y Bagdad (Irán). A nivel latinoamericano, la mejor calidad de vida se encontraría en las ciudades del Río de la Plata: Montevideo (puesto 78) y Buenos Aires (puesto 91). Esta última, seguida de cerca por San Juan de Puerto Rico (92) y Santiago de Chile (93). De las urbes brasileñas, Brasilia es la mejor ubicada (107), Río de Janeiro y Sao Paulo comparten la misma ubicación (119), y antes que ellas se encuentra Asunción (115). Lima está en el puesto 124, compartiendo posición con Casablanca (Marruecos); a nivel regional está por debajo de Quito (122), pero mejor ubicada que Bogotá (128), Ciudad de México (129), La Paz (156) y Caracas, que es la de peor calidad de vida de las ciudades sudamericanas incluidas en el ranking (202).

Como puede observarse, la calidad de vida de las urbes latinoamericanas es bastante preocupante. No hay ninguna ciudad entre las cincuenta primeras y la mayor parte de ellas tampoco está dentro de las cien primeras. La posición de Lima está un poco por debajo de la mitad, y tal vez el objetivo a mediano plazo sea acercarse a aquellas con mejor calidad de vida de la región: Montevideo y Buenos Aires.

Aunque no hay un desagregado de esta encuesta por cada uno de los indicadores, sospecho que la ventaja que sacan Montevideo y Buenos Aires no pasa por aspectos económicos ni políticos. Creo que son ciudades donde el aspecto sociocultural, los aspectos recreativos e inclusive los servicios están mejor resueltos, tal vez históricamente. Una visita por la capital argentina nos permite apreciar que sus infraestructuras, que alguna vez la colocaron como una de las mejores del mundo, todavía son útiles a pesar de su poca modernización. Lo mismo podría decirse de su oferta cultural, la cual, a pesar de la crisis económica, subsiste. Esto me hace pensar que hay ciudades que han sabido aprovechar adecuadamente sus épocas de bonanza y generar desarrollo.

Lima, en su etapa republicana, por no ir más allá en la historia, ha tenido dos grandes épocas de bonanza. La primera, en el siglo XIX y como consecuencia de la riqueza generada por la explotación del guano y del salitre. De esa época datan obras como la demolición de la muralla, que dio paso a la creación de grandes alamedas (Grau y Alfonso Ugarte) y la Exposición Nacional de Lima de 1872 dentro del parque que aún lleva su nombre, intervenciones urbanas muy significativas para la ciudad de esa época. Lo mismo se podría decir de sus infraestructuras viales cuando Lima estuvo articulada con el puerto del Callao y con los pueblos y balnearios cercanos por una red de ferrocarriles, que bien podrían haber servido hoy, con la modernización correspondiente, para tener mejores condiciones de transporte.

La segunda época de bonanza es, seguramente, la reciente, que ha permitido un crecimiento sostenido en los últimos veinte años, pero que a nivel de la ciudad no ha significado una mejora en aspectos tan trascendentes como el espacio público y el transporte: dos de los aspectos de los cuales Lima adolece y que el urbanismo de mediados del siglo XIX sí atendió. Muchas obras importantes se han dejado de hacer debido a que las pocas que se han realizado han sido producto de la improvisación, sin articularse a un plan general de la urbe, o han sido sumamente onerosas por incluirse en ellas enormes sobrecostos. En ambos casos son factores directamente vinculados con la corrupción, que es responsable directa de lo que se dejó de hacer y que repercute no solo en la calidad de vida actual sino también en la futura.