

Publicada el 15 de marzo de 2012

Diario Río Negro

En la edición del 9 de febrero Mauriño dice que para los críticos de las obras faraónicas de Quiroga sus funcionarios tienen respuestas a mano. Estas respuestas pueden ser buenas o malas dependiendo del punto de vista y del contexto.

Obviamente estos funcionarios no tienen mucha idea de planificación y ven el mundo, o en este caso la ciudad, sólo en dos dimensiones. Están parados en el plano y no pueden ver más allá de lo que tienen enfrente; un verdadero planificador se para un metro por encima del plano y ve el mundo en sus tres dimensiones físicas y a ellas les agrega una cuarta: el tiempo.

Construir un estacionamiento para 1.500 autos debajo del Parque Central es una buena idea y, desde el punto de vista de la ingeniería, perfectamente posible si lo enmarcamos en el contexto de una ciudad estancada en su crecimiento, pero ésta no es la realidad de Neuquén. Todos los indicadores, e incluso un simple sobrevuelo, indican que Neuquén tiene un crecimiento explosivo y sostenido desde hace por lo menos 20 años y que seguirá creciendo a este ritmo en los siguientes 20 ó 30 años. Y en este caso insisto en lo que expresé en mi carta anterior: dentro de cuatro o cinco años estos estacionamientos no serán suficientes, ¿y entonces qué? ¿Qué destruirán estos «planificadores» para hacer frente a la demanda?

En cuanto a la autopista elevada también están viendo el problema sin tener en cuenta que la mitad o más del tránsito actual se derivará por la nueva traza de la Ruta 22, por lo que ya no tendrá sentido tener una autopista por el medio de la ciudad. Aunque, claro está, las últimas declaraciones de Quiroga y sus funcionarios dejan entrever cuál es el verdadero motivo: de los 13 kilómetros que hay entre el puente y el límite con Plottier sólo se elevarán cinco. Seguramente estos cinco kilómetros serán los aledaños a la avenida Olascoaga, lo que indica claramente que sólo se trata de un gran negocio inmobiliario. No se puede vender la ruta, pero si se la eleva cinco metros se puede vender todo el terreno debajo de ella y transformarlo en un gran shopping lineal... claro que si lo del shopping no resulta por falta de interesados lo más probable es que termine pasando lo que pasa en otros lugares del país y del mundo: estos cinco kilómetros se transformarán en una gran villa miseria lineal.

En ambos casos el resultado final es el mismo: una gran muralla china que terminará de dividir la ciudad entre el Alto rico y el Bajo pobre. Ahora bien, ¿y los otros ocho kilómetros? ¿No tienen hoy los mismos problemas de comunicación que estos cinco? Desde mi punto de vista, elevar la ruta no es una solución para la gente ni la ciudad sino una solución financiera para quienes tengan el privilegio de comercializar esas tierras.

Si realmente están pensando en la ciudad, lo correcto es bajar la traza y convertirla en una gran avenida con cruces semaforizados cada 100 ó 200 metros; al dejar de estar bajo la órbita de Vialidad Nacional ya no habrá restricciones para hacer un cruce en cada calle y al dejar de ser una autopista la velocidad máxima no podrá superar lo que indica la ley de Tránsito para una avenida urbana, por lo que dejará de ser el peligro que es hoy.

Planificar es mucho más que resolver los problemas del hoy: es resolver los problemas del hoy teniendo en cuenta el futuro. Es resolver los problemas actuales evitando que las soluciones se

transformen en problemas insolubles o de costo muy elevado para las generaciones futuras.

Si los funcionarios de Quiroga no tienen idea de cómo hacer esto, entonces que le dejen esa labor a la gente común, que seguramente tendrá ideas mucho mejores. Si están tan convencidos de que estas soluciones son tan buenas, que se llame a una consulta popular y que sea la ciudadanía la que avale o no estas obras.