

Entrevista a Crystal Legacy en el marco del proyecto “Infraestructura y transformaciones territoriales en Paraguay (1960-2014)”, cofinanciado por el CONACYT y la FADA–UNA. Realizada además con la colaboración de James Whitten, (investigador internacional del proyecto y doctorando por la Universidad de Melbourne)

JW: – Hola, Crystal. Bienvenida y muchas gracias por tomarte el tiempo de participar en nuestro proyecto de investigación.

La Dra. Crystal Legacy es profesora titular de Planificación Urbana en la Universidad de Melbourne. Crystal escribe sobre políticas de planificación de transporte y participación ciudadana en Canadá y Australia. También ha escrito extensamente sobre la elaboración de planes estratégicos y, más ampliamente, sobre la gobernanza del desarrollo urbano y de infraestructura. Gracias, Crystal.

JC: – Crystal, gracias de nuevo por tu tiempo. Hoy, estamos muy interesados en hablar sobre dos megaproyectos de transporte recientes en Melbourne: el del corredor East West Link (EWL) y el del túnel West Gate Tunnel (WGT), que son objeto de tu investigación.

Entonces, para comenzar, ¿qué es lo que más te interesa de la planificación de grandes infraestructuras de transporte? ¿Qué desafíos o problemas relacionados con los transportes urbanos contemporáneos motivan tu trabajo?

CL: – Bien, muchas gracias por la introducción y por la invitación. Esto es realmente divertido y genial. ¿Qué motiva mi trabajo? Bueno, en mi investigación de doctorado estaba estudiando la planificación estratégica y la elaboración de planes, y a través de ese trabajo me interesaron los procesos deliberativos sobre cómo los políticos, planificadores y el público se enfrentan a los desafíos que existen en sus ciudades y cómo formulan políticas en respuesta a eso. Pero llegué a ser muy consciente del hecho de que producir un plan es una cosa, pero implementarlo realmente es algo bastante diferente. Y así, cuando pasamos de la planificación a la implementación del plan y a las decisiones y prioridades de inversión en infraestructura, parece haber una desconexión entre las ambiciones de nuestras políticas y su reflejo en el plan y las prioridades de inversión. Inicialmente, estaba muy interesada en la brecha entre la elaboración de planes y la toma de decisiones y prioridades de inversión, y vi que había una brecha de gobernabilidad reflejada en eso, en el hecho de que esas decisiones no parecen mantenerse en una misma línea siempre. Entonces, mi trabajo está motivado por comprender esa brecha de gobernanza y tiendo a hacer eso al poner en primer plano el papel del ciudadano en esos procesos, en parte porque la brecha se identifica por una reacción ciudadana en el conflicto y la resistencia de la comunidad que ocurre en respuesta a la fractura de la propuesta inicial del plan. Esa era mi motivación inicial para participar en el trabajo de planificación de infraestructura que vengo haciendo ya desde hace unos años y estoy interesada en la participación de los ciudadanos, pero también estoy interesada en cuestiones de política, y en cómo las distintas partes interactúan con relación a esto como si la política fuera un baile entre los jugadores respectivos. La política, la politiquería y la politización a menudo están constituidas por el contexto y éste es siempre cambiante, entonces yo intento trazar eso. Y luego, desde una perspectiva teórica más amplia, también me interesan las cuestiones de conflicto y cómo la política ayuda a dar vida a las diferentes formas en que el conflicto ocurre, esencialmente en la planificación de infraestructuras.

JC: – Perfecto, muchas gracias. La planificación del transporte es tradicionalmente una actividad tecnocrática, pero se aborda este campo desde una perspectiva fundamentada en lo social. ¿Cuál es el enfoque de tu trabajo de investigación y qué implica?

CL: – Bueno, con respecto a los métodos, en mi formación como estudiante de doctorado realicé una investigación retrospectiva. Utilicé planes y proyectos de infraestructura que ya habían salido a la luz, en términos de una perspectiva institucional más histórica. Pero debido a mi gran interés en el proyecto EWL, y ahora en el proyecto WGT (estos son proyectos que se están desarrollando ahora), tuve que aprender muy rápidamente sobre la investigación etnográfica. No estudié etnografía, así que me siento muy incómoda con el título de etnógrafa. Otra manera en la que se podría describir mi trabajo metodológicamente es como una investigación sobre acción participativa a través de una mirada crítica. Lo que hago es incorporarme a la campaña en torno a los proyectos

de infraestructura que se proponen. También participo en procesos formales de toma de decisiones, así que asisto a audiencias públicas y analizo presentaciones públicas. Me incorporo tanto a espacios formales como informales en los que los ciudadanos participan en estos proyectos. También participo bastante en el análisis de políticas y el análisis institucional, y lo hago a través de un enfoque de discurso crítico. Como investigadora crítica creo que es muy importante preguntarse siempre: ¿Dónde recae el poder? ¿Quién gana? ¿Quién pierde? ¿Quién se beneficia? Y ¿qué conocimiento está en juego? Esto es lo que describe más o menos mis métodos. Otra parte de mi trabajo es que además soy un sujeto de mi propia investigación. Como académica del transporte, no diría que soy una activista, pero siento que estoy empezando a moverme un poco hacia eso. También estoy realmente interesada en el rol del planificador académico en estos procesos, específicamente el planificador académico de transporte, como una forma de moldear los discursos. Así que soy parte de la comunidad de académicos, pero también soy parte del trabajo de investigación. Hago muchas entrevistas, entrevisto a políticos, si puedo tener acceso a ellos, entrevisto a los responsables de las políticas y a los planificadores, si puedo acceder a ellos, y trabajo mucho entrevistando y observando a los grupos comunitarios y a los ciudadanos. También hago un montón de análisis de medios que son históricos y creo que eso es todo. Gran parte del trabajo que hago es bastante informal, por ejemplo voy a una manifestación comunitaria el domingo, y aunque no estaré caminando por ahí con una grabadora de audio, estaré tomando muchas notas sobre el tipo de cosas que las personas dicen y sobre cómo se relacionan entre sí.

JW: – Fantástico, gracias, Crystal. Es realmente interesante escuchar cómo el enfoque de tu investigación ha evolucionado desde tus estudios de doctorado hasta ahora y continúa evolucionando. Quiero hacer una pregunta que nos lleva a los proyectos del EWL y del WGT en Melbourne. Me preguntaba si podrías contarnos un poco sobre ellos. Ambos fueron concebidos en 2008 como parte de un corredor integrado de este a oeste, que conecta los suburbios del este de Melbourne con los suburbios del oeste, en rápido crecimiento. Pero desde entonces ambos proyectos han avanzado de maneras bastante separadas. En tu opinión, ¿cómo son estos proyectos? ¿De qué manera son similares y de qué manera podrían ser diferentes? Dado que esto es bastante amplio, podemos empezar con escuchar tu opinión y una breve descripción sobre ambos proyectos.

CL: – Estos proyectos nacieron de un estudio que salió a la luz en 2008, no surgieron de un plan. Venían de un estudio sobre un corredor este-oeste que no estaba enfocado en el área metropolitana de Melbourne o de Victoria, era un enfoque específico en un corredor que la gente, los políticos y los planificadores de la época pensaron que sería problemático y necesitaría ser abordado en términos de alineamiento de nuestros movimientos de carga y en cómo las personas entran y salen de la ciudad.

Entonces, el EWL era un corredor de 18 km y el proyecto del WGT, que se propone actualmente — los contratos acaban de firmarse esta semana—, fue un elemento de eso y se concibió como parte del plan de acción, aunque el proyecto ahora en su forma actual es mucho más grande. Luego estos proyectos formaron un plan, el Plan de Transporte de Victoria, e inmediatamente fueron controversiales, y los grupos ciudadanos de las comunidades comenzaron a protestar, ya que no era una respuesta adecuada a nuestros desafíos de movilidad del transporte en ese corredor. Eran proyectos políticamente muy sensibles para los políticos, en especial porque se aproximaban las elecciones. En 2010 tuvimos un cambio de Gobierno; hasta ese momento habíamos tenido un Gobierno Laborista que había hecho el estudio y un Gobierno Liberal que finalmente fue elegido para hacer transporte público porque eso era lo que estaba en boga políticamente y también lo que se reflejaba en nuestras estrategias metropolitanas y en nuestros planes hasta ese punto. Pero, por supuesto, el Gobierno era uno y la decisión cambió para dar prioridad a la etapa 2 del corredor EWL de 18km y eso fue muy poco popular, y luego esa decisión fue rechazada en el 2014. Ahora tenemos un Gobierno Laborista que ha decidido construir un proyecto que es mucho más grande que lo que se había propuesto hacer de cara a las elecciones de 2014, por lo que estos proyectos son, en mi opinión, proyectos políticos. Son políticos en cuanto a que las alternativas de estos proyectos no se conciben adecuadamente ni se analizan rigurosamente con respecto a la solución vial de los problemas del este-oeste. Tenemos un par de soluciones de transporte público que podrían proponerse: una que se está construyendo es el llamado Melbourne Metro 1, y también está el

Melbourne Metro 2, que nos proporcionaría un segundo nivel, un segundo cruce sobre el brazo del río Melbourne, que es donde ocurre uno de nuestros grandes puntos de embotellamiento que fractura al oeste del resto del área metropolitana de Melbourne, donde se encuentran principalmente los trabajos y servicios. (Siento que estoy divagando, en parte porque es un proyecto y un proceso muy complicado).

JW: – No, lo estás describiendo bien. Tengo otra pregunta. Habías mencionado que ambos proyectos son políticamente polémicos. Entonces, en tu trabajo, ¿qué estrategias y tácticas has observado que los gobiernos utilizan para sacar estos proyectos de la esfera política? Creo que si reflexionas sobre ellos, podría haber algunos paralelismos con proyectos en el caso paraguayo.

CL: – Bueno, una de las cosas que puede interesarles y que tratamos de sacar a la luz como académicos del transporte es la desconexión entre lo que constituiría una buena planificación del transporte contra lo que podría constituir una buena política, y lamentablemente tenemos muy mala política y mucha mala planificación al mismo tiempo, lo que hace que lidiar con estos proyectos sea increíblemente frustrante. Cuando hablo de mala planificación, lo que quiero decir es que a menudo no hay un modelo de negocio que sea transparente; el análisis de costos y beneficios quizás no sea favorable para el proyecto, pero se manipulan los datos de forma tal que el proyecto parezca más favorable. No se evalúan rigurosamente frente a otras alternativas, por lo que la alternativa podría ser un alineamiento alternativo al proyecto, pero no constituye una alternativa al proyecto en cuestión. Así, una alternativa podría ser una solución de transporte público por ejemplo, o una forma de administrar la manera de viajar como otra solución, y ese es el tipo de cosas que enseñamos en las escuelas de planificación de transporte y en el aula. Y luego tenemos la mala política y la buena política; la buena política, en mi opinión, es ser elegido con el mandato de hacer x, y, z y realmente hacerlo. Lo mínimo que debería suceder en ausencia de un plan integrado de transporte —no tenemos un plan de transporte aquí en Victoria lo cual es asombroso—, es que por lo menos deberíamos poder confiar en los ciclos políticos para entregar al menos un mandato político y una legitimidad política para apoyar estos proyectos. Pero lo que hemos visto luego de un par de cambios en el gobierno actual es que los gobiernos son muy rápidos para cambiar de opinión y sólo se basan en el hecho de que son soberanos, de que fueron elegidos y su capacidad para hacer que esos cambios ocurran, y eso es parte del problema. Otras formas en que los gobiernos buscan manipular la politización, es decir, dejar la política fuera de estos proyectos, es firmar contratos muy rápidamente y, por lo tanto, al firmar contratos, difunden ideas de que si se cancelan contratos se creará un entorno en el que los inversores extranjeros y la comunidad inversora no querrán entrar en tratativas con el gobierno victoriano ni con los victorianos y se perderán inversiones y oportunidades de infraestructura, lo cual tendrá un impacto en nuestra productividad, y por ende en los empleos, claro, que es la forma en que estos proyectos a menudo se venden, creando puestos de trabajo, creando oportunidades. Estamos viendo que mucho de eso está ocurriendo aquí en Victoria, donde el Gobierno está buscando firmar contratos, crear un ambiente de certeza para el sector privado. Pero por supuesto que el sector privado no es estúpido, ellos leen las noticias, y también es necesario tener en consideración otras cláusulas dentro de estos contratos que se firman. Entonces, si el Gobierno cambia y el proyecto se cancela, ¿cuánto dinero pagarán los contribuyentes en términos de tener que pagar estos consorcios privados? Este es el campo en el que se juega la planificación del transporte aquí en este estado, se ha vuelto muy feo y muy disputado.

JC: – Por lo que estás diciendo, Crystal, creo que mencionas que hay dos aspectos. Por un lado, existe una debilidad o limitación técnica, o una mala calidad de los proyectos mismos, ya sea por error o bien tal vez directamente por una mala intención en la elaboración técnica del proyecto. Y hay una segunda dimensión en la que, si entiendo bien, de alguna manera el debate democrático ha sido sustituido por una política de lo que llamamos aquí "hechos consumados", firmas el contrato y luego dices "bueno, tenemos que cumplir con el contrato porque de otra manera podría irnos mal" y que en cierto modo al decir que las decisiones se han tomado y los contratos se han firmado y se han asignado proyectos, se pasa por alto o se declara que el debate democrático es imposible, ¿lo entendí bien?

CL: – Sí, se hace lo que Ben Flusberg describiría como "bloquear", se encierra a la comunidad en una trayectoria particular en virtud de los pasos que se han dado para incorporar este proyecto a un

punto en que se convierta en algo inevitable. Firmar contratos y luego articular sus implicaciones de cancelación es una forma de suprimir las políticas que pueden surgir de la comunidad o de los partidos de la oposición, que siempre buscan politizar estos proyectos, por supuesto para su propio beneficio, que es algo de lo que siempre debemos ser muy conscientes. Entonces, ciertamente, este bloqueo que ocurre con respecto a estos proyectos es un problema, y además es una tergiversación de los hechos, de las pruebas, que se remontan a la cuestión de la planificación basada en la evidencia; tenemos mucha manipulación de los hechos y una extralimitación en términos de la narrativa que los rodea. Yo misma, y James también fue parte de esto, participé del proceso formal para evaluar los impactos negativos de este proyecto, y la forma en que los abogados del Gobierno estatal presentaban los beneficios de este proyecto —me refiero al lenguaje que usaban para describirlo, de una manera muy emotiva— era una forma de manipular al panel independiente que tenía que evaluar este proyecto, y es una manera muy siniestra e inteligente de hacerlo. Algo que es realmente interesante en este contexto, aquí en Victoria, es que este tipo de politiquería alrededor de la planificación de infraestructura no es nuevo, y tal vez algo que debes saber, y sin duda James lo sabe, es que en el contexto del EWL, que fue el proyecto que fue rechazado en las elecciones de 2014, ya había sido rechazado tres veces en el transcurso de 40 años. No es un proyecto nuevo, es una especie de proyecto zombie, por lo que hay un cierto esfuerzo para revivir ese proyecto nuevamente. Entonces, lo que tenemos aquí es una comunidad que está realmente sintonizada con la política y la manipulación de medios y con la manera en que se puede utilizar el discurso. Estudiar la respuesta de la comunidad a eso es realmente bastante interesante, porque se ve un alejamiento de la política “NIMBY”¹ y de una política basada en motivos, me refiero a las expresiones como “no te quedes con mi casa” o “qué hay de los niños” en términos de emisiones. Todos esos aspectos son increíblemente importantes, pero también ellos (la comunidad) son increíblemente astutos en términos de tratar de manipular el discurso político para lograr su propio beneficio, lo que también es igualmente interesante. De nuevo, lo que tenemos aquí en torno a la planificación de infraestructuras es una política entre buenos y malos, según dónde te encuentres, y una total indiferencia hacia la planificación de parte de todos los jugadores, lo cual me parece realmente interesante.

JC: – Crystal tu trabajo también estudia los gobiernos locales en los grupos comunitarios que trabajan para resistir estos proyectos —sea para modificarlos o detenerlos—. ¿Qué estrategias y tácticas utilizan estos grupos para volver a politizar la planificación del transporte, para enfrentar este proyecto? ¿Y cómo está evolucionando tu trabajo?

CL: – Solo para aclarar, además de las carreteras de peaje que sigo aquí en Victoria, también sigo proyectos de tren ligero en ciudades canadienses. Por lo tanto, los grupos que estudio son grupos que se oponen a los proyectos, pero también grupos de defensa que intentan crear ciertas formas de construcción de infraestructura, por lo que hay un matiz levemente distinto a ser simplemente grupos que están en oposición. Y en parte una de las estrategias principales que estos grupos emplean, particularmente los grupos que están en oposición, es la articulación de una alternativa. Saben que de manera a ser escuchados y no ser considerados simplemente como grupos NIMBY, también tienen que ofrecer su propia visión de la ciudad, y luego una alternativa al proyecto. En parte porque entienden que hay un problema, simplemente tienen una interpretación diferente y una visión diferente de cómo se puede abordar ese problema. Estos grupos son increíblemente astutos y conocedores en términos de poder administrar el tipo de críticas a las que estarían sujetos en los medios (es decir izquierdistas, NIMBYs, etc.) para tratar de aportar un tipo distinto de narrativa. Por ejemplo, el sábado estuve en una reunión comunitaria en el oeste, y fue realmente interesante porque el motivo de esa reunión era unir a los diferentes grupos de campaña, ya que se están proponiendo varios proyectos para carreteras de peaje; había un grupo del noreste relacionado con el enlace norte-este; había un grupo asociado con el EWL y luego, por supuesto, los grupos asociados con el proyecto WGT; fue muy interesante verlos negociar acerca de cómo podrían

¹ NIMBY: NIMBY son unas siglas inglesas que significan Not In My Back Yard (“no en mi patio trasero”). Consiste en la reacción que se produce entre determinados ciudadanos que se organizan para enfrentarse a los riesgos que supone la instalación en su entorno inmediato de ciertas actividades o instalaciones que son percibidas como peligrosas o debido a sus externalidades, pero sin oponerse a las actividades en sí mismas. (Fuente: Wikipedia).

trabajar juntos en términos de una coalición más amplia. Esas discusiones apenas comienzan a suceder y eso me parece increíblemente emocionante. Esa es otra estrategia, es una forma de ver que incluso si fueran a rechazar este proyecto no significa que el proyecto será rechazado para siempre, o que detendrá que surja otro proyecto igualmente siniestro, desde su punto de vista. Están tratando de encontrar una manera de intervenir de la misma forma en que hablamos sobre los problemas de planificación del transporte, de modo a que podamos alejar el discurso que enfrenta a los “los trenes contra los peajes” (que es la manera en que el problema se conceptualiza aquí) hacia algo distinto de lo uno o lo otro, porque uno es bueno y lo otro es malo; que podamos simplemente situarnos en una posición donde el transporte público sea por regla la prioridad para el área metropolitana de Melbourne, la primera prioridad, y luego ofrecer soluciones basadas en las rutas, que es lo que estamos haciendo, si no podemos entregar una solución de transporte público. Y esa es una de las grandes diferencias que veo entre mis estudios de caso australianos comparados con mis estudios de caso canadienses. En mis estudios de caso canadienses han normalizado el transporte público. Este cruza todo el espectro político de izquierda o derecha, por lo que la comunidad de negocios está totalmente comprometida con el transporte público como una solución. Por supuesto, esto plantea otros problemas en términos de gentrificación y otro tipo de ambiciones económicas que no necesariamente se alinean con las ambiciones de justicia social en torno al tránsito ferroviario, y esa es una discusión diferente. Y desafortunadamente aquí en Victoria simplemente aún no hemos llegado a ese punto, todavía tenemos un debate sobre si la solución son las carreteras o los trenes, ya sabes, el debate está expresado de manera muy polarizada.

JC: – Solo una pregunta rápida para dar una especie de ilustración a nuestra conversación. Has mencionado que uno de estos proyectos ha sido rechazado varias veces y ha estado en discusión varias veces. Entonces, en tu opinión, ¿cuáles son las deficiencias de los proyectos? ¿Cuáles son los problemas que tiene el proyecto? Por otro lado, —porque esa sería necesariamente la cuestión racional, supongo— ¿por qué siguen regresando? ¿Por qué este zombi sigue resurgiendo?

CL: – Creo que primero responderé a la segunda pregunta, que es un poco más fácil (pero tampoco tiene una respuesta sencilla). Tenemos un plan llamado Plan de Transporte de 1969, que ha estado en funcionamiento desde ese año y era esencialmente una campaña de carreteras para Melbourne. Y muchas de esas carreteras fueron construidas, pero lo que sucedió es que no todas las carreteras estaban conectadas adecuadamente, así que tenemos más brechas en nuestra red y por lo tanto hay un gran interés en conectar o llenar esos espacios y completar toda la red. Así que eso es un aspecto que está impulsando esto. El otro es solo la movilidad autónoma, la política de la movilidad autónoma. Tenemos una cultura de movilidad propia, la gente ama sus autos aquí, y para adaptarse a eso se requiere un análisis económico político completo de la movilidad autónoma en términos de quiénes son las partes interesadas y los grupos de interés clave, en términos de aquellos que están tratando de reproducir eso y ciertamente es una discusión en curso. Actualmente estamos viendo que el gobierno estatal y el federal se muestran interés hacia los vehículos autónomos, que es otra forma de bloquear nuestra trayectoria de construcción de carreteras, ya que es posible que se requieran caminos para que los vehículos autónomos circulen como están destinados a circular, supongo; así que está ese tema. Y también había mencionado esto algunas veces, pero un poco en segundo plano, la falta de visión e imaginación en términos de cómo podría ser una alternativa, y creo que eso es justo. Quiero decir, algunas personas que viven en el sudeste o en el norte, lidian a diario con un largo viaje para ir y venir de sus trabajos y por eso les gustaría hacer un viaje más corto. En su opinión, la única forma en que eso se puede lograr es posiblemente ampliando las carreteras, o creando otro camino. Nunca vieron una oportunidad de ampliar el transporte público, no ven el papel que desempeña el transporte público en sus vidas, simplemente porque no tienen esa experiencia. Y así, en ausencia de eso, es muy fácil ver una gran circunscripción en Melbourne y Victoria que no vote por un grupo que está a favor del transporte público, porque no ven la forma en que les afecte a ellos ni a sus vidas. También estas cosas llevan mucho tiempo en construirse, y gran parte de nuestra red está incompleta en cuanto al transporte público. Entonces incluso si votaras a favor del transporte público, si vives en Cranbourne, es posible que no veas los beneficios mientras vives. Así que supongo que eso es en respuesta a tu pregunta acerca de por qué este proyecto sigue volviendo. También es una motivación política para el Partido Liberal; ellos querrían ver la construcción de este corredor al oeste porque es una oportunidad para debilitar al Partido Laborista, porque para el Partido Laborista es su hogar, su base solía estar en el oeste y en el centro de la

ciudad, pero eso ahora está cambiando porque estamos viendo el surgimiento del Partido Verde, que es pro transporte público. Así que me refiero a que esa es una de las razones por las cuales el Partido Liberal decidió liderar con el EWL en 2012, fue en parte por un juego político para desestabilizar la base laborista. Entonces, ¿qué pasa con este proyecto? Cuando se concibió por primera vez en la década de 1970 era un proyecto de superficie, era parte del movimiento de renovación urbana que era bastante popular en las ciudades de Norteamérica y Australia (todo el movimiento de Jane Jacobs y demás), pero en la última iteración de este proyecto fue un proyecto de túnel, por lo que no iba a resultar en la renovación urbana —la eliminación de amplias franjas de tierra—, e iba a destruir una gran cantidad de espacios verdes, que no era una cosa popular para los victorianos. El tema de los parques dentro de la ciudad es realmente sensible e importante, y algo por lo que vale la pena luchar. Están también las adquisiciones de vivienda y la gente se molesta mucho por eso; es algo que Transurban ha conseguido bastante bien con el proyecto WGT, asegurarse de que había muy pocas transiciones y adquisiciones de viviendas, porque eso ayuda a galvanizar la oposición. Y la otra razón por la cual este proyecto es problemático es porque se trata de una carretera de peaje interna. Muchas ciudades de todo el mundo ya no están construyendo calles en el centro de la ciudad, están construyendo transporte público para facilitar el movimiento dentro y fuera de los centros de negocios y urbanos. La otra problemática es que como carretera de peaje no cabe en el contexto de algún tipo de gestión de demanda de la red, y se trata de gestionar el uso de las carreteras con peajes e impuestos por congestión y cosas por el estilo. Estos son proyectos que serían completamente operados por un operador privado y por lo tanto los beneficios serían solo para ellos, por lo que parece una verdadera oportunidad perdida en términos de desarrollo y generación de nuevas fuentes de ingresos que podrían redistribuirse en hospitales, escuelas y transporte público. También hay un gran desafío de gobierno que es realmente difícil de ubicar en primer plano porque no es atractivo, la gente no se entusiasma con la gobernabilidad, pero es algo en lo que la gente está empezando a fijar la mirada y comenzando a criticar las desigualdades que generan en cuanto a quiénes pagan los peajes y quiénes no. Y las personas que pagan peajes suelen ser quienes no tienen acceso a empleos y servicios cercanos a donde viven y tampoco tienen una alternativa adecuada, es decir, transporte público. Así que estamos empezando a ver en otras ciudades como Sydney la inequidad que comienza a producir y galvanizamos una respuesta política por parte de las comunidades de los suburbios que, de otro modo, están menos comprometidas políticamente con la planificación del transporte.

JC: – Muy interesante. Solamente para resumir, porque siento que hubo tres puntos superimportantes que tocaste. Primero está esta idea de la inercia de proyectos previos, de una manera que lo que sea que se haya construido tiene un impacto muy fuerte en cualquier decisión que se tome en el futuro, de manera que hay una tendencia a llenar los vacíos de cualquier marco que ya está allí. El segundo aspecto sería que también hay una especie de discusión más coyuntural sobre la política, ya sabes, qué alianza de partido, qué tendencia, o lo que sea, así que supongo que esos son dos elementos diferentes de la conversación. Y creo que el tercero que acabas de mencionar es esta idea de que la infraestructura es un mecanismo que puede ser útil como medio de redistribución de riqueza o concentración, dependiendo de quién paga la factura y quién se beneficia, básicamente es un mecanismo que trae dinero de algún lado a alguien y siempre es útil ver, de alguna manera, quién puede potencialmente beneficiarse en términos económicos o quién pagará la factura, en cierto modo. Entonces supongo que son estos tres aspectos: la inercia de los proyectos de lo que se inició en el pasado, las discusiones políticas coyunturales, y quién paga y quién recibe los beneficios económicos son tres aspectos muy relevantes de cualquier proyecto que estemos discutiendo, así que muchas gracias para traer estos aspectos a colación.

JW: – Crystal, a raíz de la respuesta a la pregunta anterior y algo de lo que tu investigación está explorando más recientemente, hay una mezcla entre las líneas de lo público y los intereses privados en la planificación del transporte en Melbourne. Algo de lo que mencionaste antes apuntaba hacia el rol de los actores privados y en Melbourne tenemos grandes corporaciones lo cual tiene un papel muy influyente en la planificación de la red de transporte. Me preguntaba si podrías hablar sobre algunos de los problemas que surgen de esas mezclas.

CL: – Bien. Las mezclas entre lo público y lo privado no son nada nuevo. Me refiero a que las alianzas público–privadas han sido una herramienta y un instrumento para que los gobiernos cumplan con la

provisión de operar el transporte público o el transporte y construyan infraestructuras durante mucho tiempo, aunque sea problemático. Creo que esto es algo que está sucediendo aquí en Victoria, la configuración de la planificación y las políticas por parte del sector privado, y no se menciona como algo que está sucediendo. Y siempre es más fácil plantear un punto como ese y que parezca más convincente cuando tienes un caso de estudio que tiene una historia alternativa, que es lo que sucede con los proyectos de tren ligero en Canadá, donde gran parte de ese trabajo estuvo incrustado en la planificación estratégica durante varias décadas. Se produjeron casos comerciales, se realizaron discusiones en varios niveles de gobierno con los respectivos arreglos de financiación, y luego se implementó un proceso de adquisición para que el sector privado participara en la operación, así que es una serie de pasos muy claros. Ahora, lo que sucede aquí en Victoria es que tenemos algo nuevo llamado “propuestas impulsadas por el mercado”, donde el sector privado puede presentarse y proponer un proyecto que podría ser cualquier cosa. Al parecer no es necesario que se alinee con un plan o una ambición estratégica y la razón por la que digo eso es porque no tenemos un plan en primer lugar. Pero estas propuestas dirigidas por el mercado, cuando se presentan, se evalúan a través de cinco etapas y a través de un conjunto de pautas que son relativamente opacas, no transparentes, y una vez más no se alinean bien no solo con un plan sino tampoco con la legislación existente, que es la Ley de Integración del Transporte. Entonces el hecho de que no haya ningún tipo de lineamiento claro de compromiso con los marcos de política y la legislación vigentes, y que estas decisiones se acaban produciendo en paralelo, pero sin conversación directa con estas otras cosas, se vuelve muy problemático.

Y el ciudadano común no tiene idea de cómo participar en ese proceso, y ni qué decir los académicos del transporte que estudian gobernanza. Resulta muy, muy difícil entender cuáles son las motivaciones y quiénes son los que se están beneficiando. Por tanto, no nos queda otra que concluir que los que salen ganando son los del sector privado para su propio beneficio. Y es allí donde las relaciones entre entes públicos y privados se vuelven bastante problemáticas. Eso está encajonado en términos de una asociación y así es como se describe en los sitios web gubernamentales, pero la relación con los detalles de esas asociaciones permanece a puertas cerradas porque los políticos no se apresuran a mantener conversaciones y participar en debates públicos sobre priorización de proyectos, a hablar abierta y francamente sobre el trabajo que hacen y sobre la burocracia. Es realmente difícil saber cómo ocurren estas conversaciones y cuáles son los detalles, así que dependemos bastante de los periodistas investigadores aquí en Melbourne, en personas que tienen contactos y pueden contestar el teléfono y hacer que la gente vincule cosas, pero más allá de eso no tenemos idea de quién realmente está dando forma a nuestro plan de transporte y ese es el discurso. Es decir, suena alarmista cuando lo digo, sé que suena así, pero ese es el discurso que está surgiendo en los medios que informan sobre estos proyectos, que el sector público ha perdido el control y, de hecho, los informes de Contraloría sobre estos proyectos, de los análisis independientes de terceros sobre los procesos de toma de decisiones, a menudo se adelantan diciendo que el proyecto fue tenso, el proceso fue tenso, y que el sector público no asesoró al ministerio en consecuencia, sobre la base de la evidencia que tenían o generaron. Así que gran parte de la culpa parece estar dirigida al sector público, que probablemente es justo, me refiero a que el sector público y nuestros gobiernos han creado este espacio para que surja una entidad como esta en el sector privado. Pero nuevamente están señalando un problema en particular sin una comprensión completa de todo el conjunto de problemas que están en juego.

JW: – Estaba interesado en conocer y tal vez, ya que estamos terminando la entrevista, en una nota quizás un poco más optimista, ¿cuáles son las perspectivas de las recientes innovaciones en el gobierno en Melbourne? Hemos tenido la introducción del proceso de juicios ciudadanos y también la ley de integración del transporte, uno de los prospectos que indican una dirección diferente para la planificación del transporte en Melbourne, ¿podrías contarnos un poco sobre estas reformas?

CL: – Claro. Bueno, acabo de publicar un artículo sobre juicios ciudadanos con respecto a Infraestructura Victoria. Tenemos una autoridad independiente, una autoridad legal, llamada Infraestructura Victoria, que tiene la tarea de investigar sobre los arreglos de financiación de infraestructuras, y pusieron en marcha un plan de infraestructura de 30 años (nuestra estrategia, que fue lanzada el año pasado) y como parte de ese trabajo hicieron una serie de juicios ciudadanos. Yo soy muy crítica acerca de los juicios ciudadanos, en parte porque a menudo la consulta, que es

utilizada por un gobierno para legitimar decisiones, también se utiliza como una forma de manipular y silenciar a las personas que son disidentes, las personas que puedan tener un punto de vista alternativo en cuanto a lo que debería ser la trayectoria de Melbourne. Los juicios ciudadanos son una forma de reunir a los ciudadanos y es un proceso realmente fabuloso; reunir a varios ciudadanos para tener una conversación sobre el futuro de Melbourne, es realmente emocionante, y para las personas involucradas puede ser transformador, ya sabes, estas personas terminan escribiendo a sus diputados con más regularidad o también pueden seguir una carrera política ellos mismos, por lo que son innovaciones realmente interesantes. Pero también siempre tenemos que ser críticos y algo cínicos acerca de las motivaciones que sustentan estos juicios ciudadanos, acerca de cuál es su propósito y por qué han surgido en este punto particular en el tiempo. Mi visión es que la Planificación del Transporte y la Planificación de Infraestructura se han vuelto tan políticas que el gobierno está tratando de encontrar formas de desactivarla, y los juicios ciudadanos son una forma de señalar a un grupo de ciudadanos que han estado involucrados durante seis semanas para decir “bueno, ellos llegaron a esta conclusión. Vamos a seguir adelante con eso, y todos los demás, cada una de las personas que tienen un problema, lo lamento, pero su oportunidad de participar ya haya pasado”. Pero el proceso de juicios ciudadanos se produjo durante la planificación y nuevamente es muy fácil involucrar a los ciudadanos durante la planificación, es muy fácil encontrar herramientas innovadoras para el compromiso porque no hay mucho en juego en ese momento. Se vuelve mucho más polémico y más político una vez que se llega al punto de las decisiones de priorización y de inversión, y ahí es donde necesitamos más innovación en términos de compromiso con los ciudadanos y no creo que encontremos ejemplos de mejores prácticas de eso aquí en Victoria, por desgracia. Es decir, hay ejemplos de mejores prácticas de eso en otros lugares del mundo y les animo a echar un vistazo a Canadá y estaré encantada de hablar sobre lo que está sucediendo en Canadá, pero, sí, desafortunadamente aquí, tal vez debido a lo que sucedió la semana pasada, me has atrapado en un momento muy cínico. Pero con respecto a Canadá, quiero decir una vez más, tienen una mejor planificación. En relación con Melbourne, [Canadá] está mucho mejor porque hay etapas en la discusión, existe esta conexión directa con los planes estratégicos que están desde hace 10 años, así que hemos sobrevivido a los cambios en la política, los gobiernos y el liderazgo, estas cosas son constantes y existe un grado de comprensión de cuál es la ambición para estas regiones. Entonces, los ciudadanos pueden comprometer y responsabilizar a los líderes que podrían tener una visión diferente, lo cual puede estar en tensión con la retórica política y podrían decir que mantener esto es diferente porque no ha cambiado tan rápido. Me refiero a que no todo el mundo sabe esto —estoy segura de que si hablo con mis padres no tienen idea—, pero las personas que son apasionadas de sus ciudades, que es la clase de gente que estudio, estarían metidos en todo esto y serían muy rápidos para disentir. También tenemos una comunidad empresarial muy activa en las ciudades canadienses, acabamos de recibir de la Junta del Comercio de Toronto una propuesta para modificar la estructura de gobierno de Metrolinx, que es la principal autoridad integrada de transporte para la región de Toronto, que se alinea con cómo se está formando la región, que se está convirtiendo en una mega región, ese es el tipo de temas de los que James habla en su trabajo. Ese es el nivel de compromiso, un compromiso positivo que se está llevando a cabo en la comunidad fuera de la planificación estratégica y eso es una buena señal; es una sociedad civil muy activa.

JC: – Crystal, solo porque en el transcurso de la conversación mencionaste este punto varias veces: la noción de la falta de una planificación general del transporte. Me gustaría escuchar tus comentarios sobre eso, ¿por qué crees que es así? ¿Por qué no hay un marco general contra el cual se elabore la discusión? Porque de lo contrario tienes una discusión acerca del proyecto que de base a base, que fácilmente, como has presentado, puede convertirse en un proyecto especulativo con poca visión, así que si no tienes una aspiración general es muy difícil tener un debate más racional. ¿Por qué crees que no hay interés en desarrollar este marco general? ¿Crees que no hay condiciones? ¿Por qué crees que esta es la situación en este punto?

CL: – Por una parte, hay un cuerpo de legislación llamado Ley de Integración Transparente que establece lo que constituiría la planificación del transporte, pero en el marco legislativo simplemente no queda comprometida o promulgada, por lo que hay una cuestión jurídica expuesta, en la medida en que nuestro gobierno actual pueda rendir cuentas a través de un proceso legal para que puedan hacer una planificación en alineación con el marco legislativo que está allí, ese proceso aún no ha

comenzado. No estoy muy segura si lo hará, pero esa es una manera en la que quizás pueda cambiar esa relación. Es decir, estas son burocracias, nuestras agencias gubernamentales han atravesado un período de recortes durante varias décadas, por lo que gran parte de la memoria y experiencia institucional que una vez estuvo integrada en el gobierno ahora se ha ido al sector privado como consultoría por lo que nosotros también hemos visto una fractura entre los niveles políticos del gobierno que son los ministros y quienes los asesoran, que son principalmente sus asesores políticos o el gobierno mismo.

JC – No son asesores técnicos.

CL: – Exacto. Y así las decisiones continúan borrosas en términos políticos; ellos hablan sobre los objetos y cómo el proyecto va a ser recibido y visto en la comunidad por nuestra base crítica. Y creo que se han salido con la suya, es como el proverbio de la olla en la que se hierven ranas. Y hay mucha literatura en la que vemos que es un problema que ahora vemos, que es sistémico, es histórico y es institucional, y ahora se ha materializado. Entonces, para hacer una planificación de transferencia de una manera diferente hay que hacer un cambio estructural y ontológico tan grande a esta altura, que dará mucho trabajo hacer eso posible. Es por eso que me gusta estudiar el rol de los académicos, porque enseñamos las cosas en nuestro salón de clases, así que tenemos algo que ver con esto porque queremos que nuestros estudiantes vayan y se involucren y sean excelentes planificadores de transporte. En el contexto de la planificación del transporte, lo último que tengo que decir es que está dominado por ingenieros, por lo que incluso si trabajamos con jóvenes conocedores, idealistas, futuros planificadores de transporte, también hay un régimen de ingeniería que tiene una visión diferente sobre cómo se hace la planificación del transporte en términos de modelo de cuatro pasos, las herramientas en las que se emplean para planificar el transporte son en sí mismas bastante arcaicas y no reflejan la comunidad cambiante ni los valores cambiantes dentro de nuestra comunidad.

JC: – Gracias por tu tiempo, Crystal. Creo que resaltaste muchos puntos que son relevantes para nuestro contexto. Los pensamientos como la opacidad del debate o el no llevar los proyectos a debate público tienen una gran relevancia o impacto para las comunidades; la idea de cómo los proyectos de infraestructura que han sido construidos en el pasado tienen una manera de condicionar el futuro; cómo los proyectos de infraestructura pueden ser mecanismos de concentración o redistribución de la riqueza y también el debate político y técnico y la participación comunitaria, que son nociones y consideraciones extremadamente útiles para nuestro proyecto y para los casos sobre los que estamos investigando. Así que muchas gracias por su tiempo.

CL: – Bueno, muchas gracias, es realmente divertido estar del otro lado. Normalmente soy la que realiza la entrevista, así que gracias de nuevo por la oportunidad.

JC: – Gracias, y gracias, James, de nuevo por la ayuda.

JW: – Gracias, Juan, y gracias, Crystal.