

¿CÓMO CORREGIMOS LA DESIGUALDAD URBANA?

EN EL MARCO DE LA SEMANA DE LA CONSTRUCCIÓN 2015, LA CÁMARA ORGANIZÓ EL SEMINARIO “CIUDAD SOMOS TODOS”, INSTANCIA EN LA QUE DESTACADOS EXPERTOS EN DESARROLLO URBANO EXPUSIERON SU VISIÓN SOBRE LAS MEDIDAS PARA REVERTIR LA SEGREGACIÓN SOCIAL, A PARTIR DEL TRABAJO DESARROLLADO POR EL CONSEJO NACIONAL DE DESARROLLO URBANO. DAMOS A CONOCER LOS PRINCIPALES ASPECTOS QUE EXPUSO EL GREMIO EN DICHA INSTANCIA.

Por María Paz Amarales_Foto Vivi Peláez

Hacia el año 2030, la ciudad de Santiago deberá acoger a 1.330.000 nuevos habitantes, de acuerdo a datos de la Seremi Metropolitana del MINVU. Serán cientos de familias que demandarán suelo para vivir, así como mejores accesos a servicios básicos, equipamientos e infraestructura que les permitan contar con una mejor calidad de vida.

¿Estamos preparados para este desafío? ¿Cómo aseguramos que este desarrollo no genere nuevas situaciones de segregación? ¿Están dadas las condiciones para que los planes reguladores acojan esta necesidad futura? ¿Cómo revertimos la situación de segregación ya existente en nuestras ciudades? Éstas y otras inquietudes fueron planteadas por la Cámara Chilena de la Construcción, el pasado 6 de mayo en el Seminario “Ciudad Somos Todos”, evento realizado en el marco de la Semana de la Construcción 2015 y que congregó a destacados expositores nacionales e internacionales en materia de desarrollo urbano.

El evento contó con la exposición de

Fernando Herrera en representación de la CChC, Luis Eduardo Bresciani, presidente del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU), además de Louis de Grange, director de la Escuela de Ingeniería Industrial de Universidad Diego Portales, quien profundizó sobre el rol de la infraestructura para la equidad social e integración. Finalmente, Paul Cheshire, profesor emérito de Geografía Económica de London School of Economics, abordó temas de política urbana y economía urbana en un contexto global, poniendo énfasis en los efectos de algunas medidas en base a la experiencia y evidencia internacional.

El foco de la actividad estuvo en las medidas propuestas por el CNDU, que permiten elaborar una política de suelo para la integración social urbana, cuyo informe final fue entregado a la Presidenta Michelle Bachelet el pasado 5 de mayo. La CChC participó desde el inicio en esta instancia, tanto en la Comisión Asesora Presidencial que elaboró la Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU) como en el trabajo de dicho conse-

jo. Durante el proceso, el gremio dio a conocer sus planteamientos en la discusión de las medidas, las que tomaron un año de debate con más de 15 sesiones de trabajo.

El presidente de la Comisión de Urbanismo, Fernando Herrera, expuso los principales aspectos del pensamiento de la Cámara ante las medidas. “La escasez de suelo urbano ha provocado un aumento artificial de precios y segregación urbana, lo que se ha transformado en el principal desafío, ya que afecta la calidad de vida y oportunidades de millones de chilenos”, aseguró.

La pregunta principal radica en tratar de conocer de qué manera se aborda esta problemática, cuando según datos de Gémines Consultores, la demanda de viviendas futuras para el Gran Santiago hacia 2025, se calcula en aproximadamente 650.000 adicionales a las que ya existen. Desde esta perspectiva, Fernando Herrera plantea: ¿dónde y en qué condiciones de estándares urbanos se localizarán esa población y esas viviendas? ¿Los planes reguladores disponen de holgura suficiente para esta demanda?



Fernando Herrera, presidente Comisión de Urbanismo CChC.

ROL DEL ESTADO

Una de las críticas que postula Herrera es la falta de previsión que ha tenido el Estado, en términos de planificación de la ciudad, haciéndose cargo de la extensión de los límites urbanos y de propiciar la densidad en las áreas consolidadas, restringiendo de esta manera la oferta.

A su vez, las políticas de vivienda social han generado una serie de consecuencias para la ciudad: hogares de menores recursos ubicados en zonas alejadas, con mala conectividad y acceso a bienes de uso común, e infraestructura urbana deficiente como ocurre en el caso de las veredas, producto de restricciones presupuestarias.

“Una primera medida desde el sector público, sería generar una batería de incentivos normativos y económicos, de forma tal de promover una respuesta desde el sector privado, que ha demostrado históricamente su capacidad para regenerar la ciudad ya consolidada”, comenta Fernando Herrera.

Agrega que si se genera una buena política, el sector puede actuar rápidamente, tal como lo hizo con el déficit de vivienda o recientemente con el DS 116.

Una manera eficiente de abordar la integración, señala, es la definición de estándares mínimos, lo que supone definir clara y objetivamente los requerimientos en términos de equipamiento, infraestructura, transporte y áreas verdes. De esta manera, se podrá identificar y priorizar la inversión en aquellos lugares que presenten déficits.

Durante el seminario, Herrera explicó que este problema debe ser abordado desde cuatro aspectos. El primero es aumentar la oferta de suelo urbano regulado para desarrollo urbano, generando holguras que minimicen la variabilidad en los precios, además de establecer mecanismos eficientes de mitigación de externalidades para todo tipo de crecimiento urbano. Asimismo, el Estado debe desarrollar políticas

permanentes que no sólo cubran el déficit que ya existe, sino que también se hagan cargo de la mantención posterior. Todo ello debe ir acompañado de transporte y servicios públicos que permitan revertir situaciones de segregación.

En cuanto a las medidas que la Cámara ve con mayor cercanía, el presidente de la Comisión de Urbanismo valora aquellas que se relacionan con la definición de estándares de equipamiento e infraestructura urbana y “la reglamentación de normas que tengan por objeto evitar el desarrollo de la vivienda social mediante excepciones en los instrumentos de planificación”. En definitiva, se trata de las propuestas que apuntan a una mayor equidad en el financiamiento municipal, mediante la revisión de exenciones existentes, además de aquellas orientadas a garantizar una participación temprana, oportuna e informada de las comunidades.

EL SEMINARIO “CIUDAD SOMOS TODOS”

se realizó el 6 de mayo en CasaPiedra y asistieron expertos nacionales y del extranjero. Abordó temas de política y economía urbana en un contexto global, poniendo énfasis en los efectos de algunas medidas en base a la experiencia y evidencia internacional.

EQUIDAD COMO CONDICIÓN PARA EL DESARROLLO URBANO

Dentro de los cinco ámbitos propuestos por la Política Nacional de Desarrollo Urbano, la segregación social ha sido definida como una prioridad nacional. Con esa mirada, las medidas en materia de suelo buscan que se prioricen los fines sociales sobre los particulares, de acuerdo al mandato que hiciera la Presidenta Bachelet al CNDU.

En su presentación, Luis Eduardo Bresciani valoró el aporte de la Cámara en el debate y en la ayuda para llegar a consensos. Y señaló que las principales deudas del Estado en materia de suelo, además de la segregación social, han sido el debilitamiento de la participación social y la desigualdad urbana. Ejemplo de ello son el 1,2 millones de familias que habitan en viviendas deficitarias.

Bresciani explicó que los factores que han contribuido a este problema, radican en las imperfecciones del mercado, las que se reflejan en el precio del suelo así como la descoordinación que ha habido entre las políticas de desarrollo urbano, de infraestructura y habitacionales. Asimismo, destacó el fuerte énfasis que se le ha dado a los subsidios a las viviendas en desmedro de la inversión en la ciudad, junto con la desigualdad de recursos que existe entre comunas y ciudades.

Durante su exposición, Bresciani detalló las principales medidas para una integración social. En materia de regulación, aclaró que se requiere perfeccionar el marco de regulaciones sobre los proyectos públicos y privados. “Un 78% de las viviendas no pagan contribuciones en Chile. Esos vacíos distorsionan el mercado de suelo y de equidad”, puntualizó.

Luis Eduardo Bresciani, presidente CNDU.





Louis de Grange, director Escuela de Ingeniería Industrial UDP.

DISEÑAR POLÍTICAS QUE ACORTEN LAS DISTANCIAS

La construcción al año 2030 de cuatro nuevas líneas, dos líneas ramales y seis extensiones del Metro de Santiago propusieron la Cámara Chilena de la Construcción (CChC) y la Escuela de Ingeniería Industrial de la Universidad Diego Portales durante el seminario.

Con ello el tren subterráneo sumaría 125 nuevos kilómetros de líneas, alcanzando el estándar de kilómetros de Metro de las ciudades OCDE. “Además, se reducirían en una hora diaria los tiempos de viaje de dos millones de personas que residen en las comunas periféricas más vulnerables de la capital”, sostuvo Louis de Grange, director de la Escuela de Ingeniería Industrial de la Universidad Diego Portales.

Cabe señalar que al disminuir los viajes diarios en una hora, las personas podrían contar con 20 horas mensuales “adicionales”, lo que equivale a 14 días al año, cifra

similar a la cantidad de vacaciones legales de la gran mayoría de los chilenos.

El académico explicó que según la más reciente Encuesta de Origen Destino de Viajes de Santiago, la velocidad media de desplazamiento en hora punta de la mañana del Metro es de 12,6 km/h mientras que la de los buses es de 8,7 km/h.

“Claramente existen dos estándares de transporte público para quienes no tienen o no pueden usar a diario un automóvil. Invertir en Metro es invertir en un servicio de calidad, que tiene la gran virtud de ofrecer a todas las personas la posibilidad de cubrir una determinada distancia en tiempos similares, sin importar dónde habiten ni su nivel de ingresos. Y eso es clave cuando se habla de una ciudad más integradas y equitativa”.

Según de Grange, “las nuevas líneas mejorarían asimismo los tiempos de viaje de

quienes actualmente utilizan Metro, al descongestionar las líneas existentes. Lo mismo ocurriría con las calles, debido a que al aumentar el uso del tren urbano disminuiría la utilización de buses y automóviles, lo que mejoraría el tiempo de desplazamiento en las vías y liberaría espacio público que debiera ser destinado a lugares de encuentro para la población”.

Los nuevos kilómetros de Metro propuestos por la Cámara Chilena de la Construcción y la Universidad Diego Portales tendrían un costo aproximado de US\$ 10.000 millones.

Además, el estudio destaca la necesidad de soterrar 187 kilómetros de autopistas urbanas y construir otros 100 kilómetros de estas vías, así como implementar tranvías suburbanos, más infraestructura regional y teleféricos para Iquique y Puerto Montt, entre otras iniciativas, lo que tendría una inversión de US\$ 19.741 millones al 2030.