

# “PARA ATACAR LA SEGREGACIÓN URBANA, HAY QUE REDUCIR LA POBREZA”

EL ECONOMISTA BRITÁNICO PAUL CHESHIRE TIENE UNA LARGA TRAYECTORIA EN MATERIAS COMO POLÍTICAS DE DESARROLLO, ECONOMÍA URBANA Y PLANIFICACIÓN DEL TERRITORIO. DE VISITA EN CHILE, ENTREGA SU RECETA PARA TENER CIUDADES MÁS INTEGRADAS: INGRESOS ECONÓMICOS MAYORES Y MÁS UNIFORMES, PRODUCIRÁN BARRIOS CON MEJOR EQUIPAMIENTO Y MÁS IGUALITARIOS.

Por Jorge Velasco\_Foto Vivi Peláez

**El economista Paul Cheshire fue uno de los invitados estelares a la última Semana de la Construcción.** Profesor Emérito del London School of Economics and Political Science, como experto en política y economía urbana expuso sobre Política Nacional de Urbanismo en el seminario “Ciudad Somos Todos”, realizado el miércoles 6 de mayo.

En su presentación, habló de algunas nociones básicas sobre las ciudades y las políticas de urbanismo. Entre otros aspectos, explicó que, como uno de los mayores inventos en la historia de la humanidad, las urbes presentan grandes ventajas y contribuyen directamente al bienestar de la población. Éstas, agregó, funcionan gracias a la especialización y a los beneficios que entregan debido a la economía de escala pero que, sin embargo, también implican mayores costos. En este contexto, las políticas urbanas juegan un rol vital, pero deben basarse en evidencias; necesitan dar un marco de referencia y objetivos claros y enfocarse en lo que realmente pueden lograr, pero no basarse exclusivamente en recetas universales.

Acerca de éstas y otras consideraciones,

e intentando enfocarse en la realidad de las urbes chilenas, Paul Cheshire conversó con Revista En Concreto.

**En el seminario habló de la segregación en las ciudades y de cómo podemos manejarla. ¿Cómo podemos mejorar o derrotar la segregación en ciudades como Santiago?**

El valor de los beneficios que ofrecen las ciudades, se capitaliza en el precio de las viviendas, que se agrupan en vecindarios. El problema es que la gente pobre vive en determinadas áreas, porque hay otras que cuestan más. La gente quiere vivir en mejores sectores, pero éstos tienen un costo más elevado. Así las cosas, la segregación en las ciudades es el resultado de diferencias en los ingresos. Entonces, la forma de atacar los problemas de segregación urbana, consiste en reducir la pobreza en Chile y hacer que los ingresos sean más igualitarios para toda la población. Chile tiene uno de los ingresos más desiguales en toda la OCDE. Fundamentalmente, por ello es que existe esta segregación en sus ciudades.

En consecuencia, se necesita más que una política urbana que mejore las condiciones de ciertos vecindarios. Por ejemplo, establecer colegios que atiendan a más ni-

ños pobres, que cuenten con recursos adicionales. Mientras más joven es la gente para la que se realiza una intervención, mejor ingreso podrá tener en el futuro. O entregarle entrenamiento efectivo, para ayudar a las personas con escasas habilidades a insertarlas en el mercado laboral. Esencialmente, las áreas pobres y peligrosas no son un problema urbano, sino un reflejo de un problema social mayor.

**Sin embargo, mientras se mejoran la educación y el empleo, se pueden tratar algunos otros problemas. Una gran ciudad como Santiago, por ejemplo, está presentando una reiterada alza en el valor de las propiedades. ¿Qué se puede hacer al respecto?**

Acá es cuando la Política de Desarrollo Urbano puede ser muy efectiva. El aumento de costo de las viviendas y de espacios comerciales, resulta de un alza en el ingreso per cápita y en la inadecuada administración del territorio. Entonces, si las políticas de planificación restringen la tierra disponible para el desarrollo, esto sube los precios de la tierra y eso se refleja en los costos de las viviendas y otros espacios. La solución es incrementar el suministro de tierra, para que el terreno en el



“EL AUMENTO de costo de las viviendas y de espacios comerciales, resulta de un alza en el ingreso per cápita y en la inadecuada administración del territorio”.

“EL ROL DEL Estado y su Política de Desarrollo Urbano consiste en guiar y facilitar el crecimiento, y asegurar que el mercado refleje todos los costos”.

radio urbano no implique un recargo significativo sobre el terreno no urbano.

Claramente, debe haber un crecimiento limitado en áreas de preservación o de cuidado del medio ambiente, pero todavía se necesita tener más terreno. Éste debe ser equipado con infraestructura y la manera más efectiva de hacerlo es, primero, a través del sector público y, segundo, por medio de impuestos por impacto o mitigación. Los desarrolladores deberían ser cargados con tarifas que reflejen los costos adicionales que involucran sus desarrollos en el área urbana. Se necesita cobrar un impuesto de impacto regulado y estrictamente controlado, que refleje esos costos y que esté dedicado a otorgar la infraestructura para soportar los nuevos desarrollos. Con eso, la gente es menos reacia a nuevos proyectos, porque sabe que tiene la infraestructura y servicios que funcionan.

**Otra problemática que afecta a Santiago y otras ciudades del país, es la congestión vehicular. ¿Cómo se puede solucionar?**

Los problemas de congestión son algo típico de las ciudades grandes. Se pueden reducir invirtiendo en infraestructura urbana adecuada, especialmente en líneas masivas de Metro, sobre todo en una ciudad que es tan grande y que crece tan rápidamente como Santiago. Y segundo, cobrando un precio por la congestión. Uno de los problemas de la congestión, es que cuando yo conduzco mi auto en una gran ciudad, no considero el impacto que provoco y los costos asociados que estoy aportándole al resto. Entonces, hay que cargar a las personas en forma directa el costo de congestión por usar sus automóviles. Se puede hacer con un cobro variable, que dependa del tiempo del día y de la ruta seleccionada.

Esto provee un incentivo para que la gente conduzca en horas y rutas de menor saturación, o que no conduzca cuando no es necesario. Uno de los aspectos que se ve en grandes ciudades de Europa, es que las personas llevan a los niños al colegio en auto. Pero muchas veces no es necesario y si tienen que pagar el costo de la congestión que generan, probablemente llevarían a sus hijos caminando. Por lo tanto, la tarificación por congestión actúa inmediatamente sobre el problema. La gente pensará más y reaccionará sobre los costos de sus acciones. Además, sus ingresos pueden ser utilizados para invertirse en mejoras en el transporte. No es un impuesto, es un precio.

#### RELACIÓN PÚBLICO-PRIVADA

El sistema de concesiones en Chile ha desempeñado una labor fundamental para el desarrollo del país en los últimos 20 años. Sin embargo, para Paul Cheshire la colaboración público-privada debe mirarse con detenimiento.

**¿Qué rol debiera jugar el Estado Chileno en el desarrollo de ciudades como Santiago?**

Como economista, soy suspicaz sobre la idea de que el Estado pueda planificar el óptimo tamaño de las ciudades. El rol del Estado y su Política de Desarrollo Urbano consiste en guiar y facilitar el crecimiento, y asegurar que el mercado refleje todos los costos. Se necesita regulación, porque el mercado sufre de varias fallas. La congestión vehicular es un ejemplo, en el cual se necesita intervenir. O la instalación de industrias pesadas en sectores residenciales.

También se deben tomar en cuenta los efectos de la política de uso de suelo en los



“ESENCIALMENTE, LAS ÁREAS POBRES Y peligrosas de una ciudad no son un problema urbano, sino un reflejo de un problema social mayor”.

precios de la tierra. Hay que asegurar que haya oferta suficiente para cada uso, de manera que los precios sean razonables. Y si la demanda cambia, por ejemplo por la apertura de una nueva línea de Metro, entonces habrá más demanda de terreno en esa área y se deberán aumentar las densidades para permitir que sea habitable. La planificación debe ser flexible.

#### ¿Qué piensa de los convenios público-privados (public-private partnerships)?

Generalmente trabajan en forma exitosa. Pero tenemos que mirar cuidadosamente las circunstancias. Por ejemplo, si es un servicio simple, como un sistema vial o de buses, es sencillo identificar y determinar los incentivos apropiados. El sector público puede traspárselos a los privados y obtener ventajas de su mayor eficiencia para operarlos.

Por el otro lado, hay actividades muy complicadas, como hospitales o servicios de ferrocarriles, que han demostrado ser muy difíciles de implementar en alianzas

público-privadas. Por ejemplo, en Inglaterra hay legalmente 250 razones por las cuales un tren puede llegar tarde. Dependiendo de la razón por la cual el tren se retrasa, el operador privado tiene que pagar o el proveedor privado de la infraestructura debe hacerlo o el cargo recae finalmente en el pasajero. Entonces, los abogados deben hacer contratos complejos, que no siempre entregan un alto beneficio social.

Se necesita pensar cuidadosamente qué tan fácil o difícil es diseñar contratos y calcular los riesgos, de una forma que los servicios entreguen beneficios sociales óptimos. El sector público es más barato y puede manejar grandes sistemas, como el transporte. Puede también pedir dinero en forma más económica. El sector privado, en tanto, es más eficiente y responde mejor a los incentivos. Entonces, hay lugar para los dos y cómo el país los escoge dependerá en parte por la capacidad que tenga cada uno de ellos.

#### USO DE LA BICICLETA: PARTE DE LA SOLUCIÓN

En los últimos años, las ciclovías han comenzado a tomar un rol protagónico en diversas ciudades de Chile. “Para reducir la congestión vehicular, se pueden impulsar facilidades para el uso de bicicletas. No se trata sólo de tener ciclovías, sino que hay que ver cómo, por ejemplo, hacen en Holanda para integrar las bicicletas al sistema de transporte urbano global. Allí tienen ciclovías apropiadamente construidas y seguras, y lugares de estacionamiento adecuados. En una ciudad como Ámsterdam, el 38% de los viajes urbanos se realiza en bicicleta. Entonces, la bicicleta puede ser parte de la solución a los problemas de transporte urbano, pero sólo una fracción”.