

Conferencia Internacional de Ciudad

REINVENCIÓN DEL ESPACIO URBANO

ABORDAR LA PROBLEMÁTICA DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS COMO LUGARES CLAVES EN EL DESARROLLO DE UNA CIUDAD Y ENTENDER EL ENTORNO URBANO COMO UNA EXTENSIÓN DEL HOGAR, SON ALGUNOS DE LOS TEMAS QUE SE TRATARON EN LA SEXTA VERSIÓN DE LA CONFERENCIA INTERNACIONAL DE CIUDAD: REINVENCIÓN URBANA, ORGANIZADA POR LA CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN.

— Por Ximena Greene_Fotos Vivi Peláez —



De izquierda a derecha: Javier Hurtado, gerente de Estudios CChC; Kurt Steffens, director de la Fundación Ciudad Emergente; Germán Codina, alcalde de Puente Alto, y el periodista Rodrigo Guendelman.

Conversar y debatir acerca de la importancia de generar más y mejores espacios públicos y/o áreas verdes en las ciudades, fue el foco de la sexta Conferencia Internacional de Ciudad: Reinención Urbana, que se llevó a cabo el martes 20 de junio. El evento convocó a expertos chilenos e internacionales, con el fin de exponer y analizar la condición en la que se encuentran los espacios públicos en Chile, cómo se pueden intervenir, cuáles son los principales desafíos que se generan en un contexto de ciudad, y qué ejemplos exitosos se han llevado a cabo en otros países de los cuales se pueda aprender.

En los últimos años, la Cámara Chilena de la Construcción (CChC) se ha concentrado en abordar la importancia de la planificación urbana en el largo plazo, la calidad de vida de las personas y de los espacios públicos y su potencial para gatillar procesos de regeneración y de revertir problemas como la segregación y la desigualdad en las urbes. En este contexto, al inicio del seminario, el presidente de la CChC, Sergio Torretti, llamó a pensar cómo queremos que sean nuestros barrios y ciudades en los próximos años. “Es un desafío impostergable y para ello se deben llevar a cabo procesos de densificación y renovación con una mirada a largo plazo”, sostuvo.

A su vez, la ministra de Transportes y Telecomunicaciones, Paola Tapia, invitó a reinventar la ciudad con transversalidad y diálogo, convocando a diversos actores y haciéndolo de cara a la ciudadanía. “Es imposible que este tipo de proyectos los ejecute un solo gobierno. Son temas de Estado, que debemos asumir como país, en donde hay más puntos de consenso que de división”. La ministra agregó que para tener una planificación integrada el urbanismo y el transporte no deben enfrentarse sino convocar adecuadamente. “Estamos convencidos de que para alcanzar este objetivo se debe potenciar el transporte público, de modo tal que al privilegiar su uso busquemos la forma adecuada de racionalizar el empleo del automóvil”, señaló.



Paola Tapia, ministra de Transportes y Telecomunicaciones.

LEY DE APORTES AL ESPACIO PÚBLICO: BENEFICIOS Y EXTERNALIDADES

Aprobada el año pasado, la Ley de Aportes al Espacio Público es uno de los cambios más relevantes a la institucionalidad urbana en las últimas décadas. Los desafíos se centrarán en la gestión de los nuevos recursos que ingresen y en la posibilidad de elaborar planes maestros de inversión en movilidad y espacio público. Con respecto a este tema, se llevó a cabo el panel de conversación “Oportunidades y Desafíos de la Aplicación de Ley de Aporte al Espacio Público”, moderado por el periodista Rodrigo Guendelman, que contó con la participación del alcalde de la comuna de Puente Alto, German Codina; el director de la Fundación Ciudad Emergente, Kurt Steffens, y el gerente de Estudios de la CChC, Javier Hurtado.

El edil de Puente Alto señaló que, si bien esta ley contribuirá en gran medida a que se cuente con recursos para llevar a cabo importantes proyectos sociales, ve con preocupación de qué manera fomentará la inversión. “Creo que esta ley es una tremenda oportunidad, pero vamos a tener que buscar una solución para no desincentivar obras o proyectos, y alcanzar un punto de equilibrio que no termine repercutiendo en la construcción de obras, lo que también tiene un efecto social muy importante”, señaló.

Entre sus novedades, esta ley impone exigencias a los proyectos inmobiliarios de densificación, las que buscan corregir el hecho de que, por ejemplo, en la actualidad solo el 5% de las obras se hacen cargo del impacto vial que generan. Para Javier Hurtado, si bien la ley es correcta en cuanto a sus principios, es importante que cada nueva edificación que se construya aporte por el impacto real que produce: este debe ser proporcional al tamaño y no con cargo a deudas históricas con la comuna donde está emplazada.

Por último, Kurt Steffens señaló que la Ley de Aporte al Espacio Público puede ser una contribución real para mejorar la infraestructura de las ciudades. “Hoy más que nunca existe una visión asociada a la necesidad de poner en la agenda nacional el que la gente tenga mejor calidad de vida transversalmente. Esta ley colabora en que eso se pueda llevar a cabo”, concluyó.



Javier Hurtado, gerente de Estudios CChC.

EL GERENTE DE ESTUDIOS

de la CChC, Javier Hurtado, presentó en la Conferencia Internacional de Ciudad un resumen del proyecto “Caracterización Socio-territorial de las Ciudades de Chile: Estándares y Déficit”, realizado en conjunto con la Universidad Adolfo Ibáñez.

¿CÓMO SON LAS CIUDADES CHILENAS?

El 18,3% de la población (poco más de un millón de personas) del Gran Santiago vive en barrios con un entorno urbano crítico, mientras que el 60% reside en barrios con un entorno urbano de nivel intermedio. Así se desprende del estudio “Caracterización Socio-territorial de las Ciudades de Chile: Estándares y Déficit”, realizado en conjunto con el Centro de Inteligencia Territorial (CIT) de la Universidad Adolfo Ibáñez y que fue presentado en el seminario por Javier Hurtado, gerente de Estudios de la CChC.

A través de una metodología que analiza las comunas manzana por manzana, busca

definir cómo se conforma el territorio urbano para luego resolver qué problemas hay y dónde intervenir o actuar para mejorar la calidad de vida en distintas zonas. Para ello se evaluaron todas las manzanas del Gran Santiago en relación a tres dimensiones: disponibilidad de infraestructura urbana (materialidad de la vivienda, calles, veredas, señalética, luminarias, paraderos, basureros), accesibilidad a equipamiento (distancia a áreas verdes, equipamientos deportivos y culturales, establecimientos educacionales, de salud y servicios públicos) y medio ambiente (amplitud térmica y cantidad de cobertura vegetal). Luego se agruparon en barrios en la medida en que comparten un entorno urbano similar.

Entre sus conclusiones, el estudio mostró que, con excepción del sector oriente, en infraestructura hay una alta heterogeneidad, lo que significa que la carencia en esta materia no es exclusiva de un determinado sector de la ciudad. A su vez, en la dimensión medioambiental se presentó una gran disparidad entre el sector oriente y poniente de Santiago. “En lo que respecta a accesibilidad a equipamientos, se evidencia que, así como esta es mejor en torno a los centros urbanos y los grandes corredores de transporte, también es claro que va empeorando sistemáticamente hacia la periferia del Gran Santiago”, explicó Javier Hurtado.



Janette Sadik-Khan, ex comisionada de transporte de Nueva York.

Brent Toderian, experto en planificación urbana.

APRENDIENDO DE LA EXPERIENCIA

La sexta versión de la Conferencia Internacional de Ciudad: Reinención Urbana, también contó con importantes expositores internacionales, quienes presentaron su visión y experiencia en el desarrollo de planes de inversión y diseño de obras urbanas.

Expuso la ingeniera estadounidense Janette Sadik-Khan, ex comisionada de transporte de la ciudad de Nueva York. Fue responsable de desarrollar el plan de peatonalización de espacios públicos y la construcción de la mayor red de ciclovías de esa ciudad, que complementó con un servicio de arriendo de bicicletas en más de 500 estaciones a lo largo de toda la isla de Manhattan, Brooklyn y Nueva Jersey, revolu-

cionando la experiencia de sus habitantes y los millones de turistas que visitan Nueva York cada año.

También habló Brent Toderian, experto en planificación urbana y quien lideró el desarrollo de estrategias de gran relevancia para el desarrollo de la ciudad de Vancouver entre los años 2006 y 2012. Entre las principales medidas adoptadas en su período como jefe de planificación de dicha ciudad, se encuentran una completa renovación y recuperación del borde costero, la densificación de importantes áreas urbanas con diversidad de usos (residencial, comercial y equipamiento de oficinas) y un completo plan de movilidad en base a un transporte público multi-modal, espacios para ciclistas y peatones.

Esta integración de la información territorial por dimensiones permitió construir un Índice de Entorno Urbano para cada manzana de la ciudad. Así, al agrupar aquellas que tienen un entorno urbano similar, se observa que el 18,3% de la población del Gran Santiago (distribuida en el 9% de su superficie) vive en un entorno urbano crítico. En tanto, el 22% del área del Gran Santiago posee un entorno urbano destacable, concentrando el 22% de la población.

En su exposición, Hurtado mostró los resultados obtenidos por comunas. De las 34 que fueron analizadas, solo cuatro no presentan barrios críticos. Cerro Navia es la comuna con mayor porcentaje de población (76%, equivalente a 87.000 personas) viviendo en

barrios con estas características, seguida de La Pintana (59%), Pedro Aguirre Cerda (56%), Lo Espejo (54%) y Renca (47%). En tanto, las comunas con mayor porcentaje de población viviendo en barrios intermedios son La Cisterna (98%), Independencia (96%), Maipú (86%), San Joaquín (86%) y Macul (84%). Finalmente, Providencia, Vitacura y Las Condes lideran aquellas comunas con mayor porcentaje de personas vivienda en zonas destacables.

“Esta investigación entrega oportunidades para repensar los entornos y saber, de manera objetiva, en dónde se deben diseñar nuevas políticas integrales que mejoren los espacios, tratando de evitar la segregación y dispersión de los ciudadanos”, concluyó Javier Hurtado.

“ES IMPOSIBLE que los proyectos urbanos los ejecute un solo gobierno. Son temas de Estado, que debemos asumir como país, donde hay más puntos de consenso que de división”, dijo Paola Tapia, ministra de Transportes y Telecomunicaciones.