

Regeneración Urbana

OPORTUNIDADES PARA MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA

EL 21 DE OCTUBRE SE LLEVÓ A CABO LA CUARTA VERSIÓN DE LA CONFERENCIA INTERNACIONAL DE CIUDAD: REGENERACIÓN URBANA, QUE CONTÓ CON LA PARTICIPACIÓN DE IMPORTANTES EXPOSITORES NACIONALES Y EXTRANJEROS.

Por Ximena Greene_Fotos Vivi Peláez



En las últimas décadas, las ciudades se han consolidado como los principales motores de crecimiento de los países, atrayendo a millones de personas, dada la gran cantidad de oportunidades que éstas ofrecen en términos de calidad de vida, contactos, intercambio de ideas, mejor educación y acceso a servicios.

En este contexto, la regeneración urbana se presenta hoy como una gran alternativa para compatibilizar la densificación de las ciudades, con una adecuada provisión de equipamiento y espacios públicos acorde a las nuevas tendencias y necesidades de la población. “La vivienda ya no es suficiente, y el entorno donde se emplaza se torna cada vez más importante para la calidad de vida”, dijo Jorge Mas, presidente de CChC.

El concepto de regeneración urbana debe permitir a las personas mejorar el acceso equitativo a las oportunidades de la ciudad y mejorar la competitividad de una urbe. “Una ciudad sólo va a funcionar bien, va a ser próspera y va a ofrecer una buena calidad de vida, cuando tenga sistemas de transporte adecuados, que funcionen eficientemente”, señaló el Ministro de Transporte y Telecomunicaciones, Andrés Gómez-Lobo en la conferencia. A lo que la Ministra de Vivienda y Urbanismo, Paulina Saball, agregó que resulta relevante avanzar en el establecimiento de una nueva relación entre la industria de la construcción, el sector inmobiliario, las comunidades y el Estado, para enfrentar el reto del crecimien-

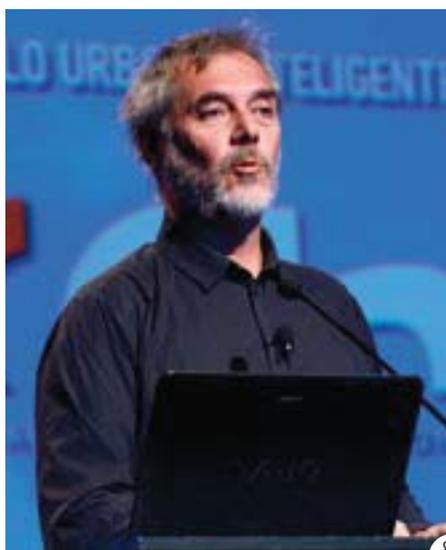
to de las ciudades. “Es imperativo abordar la manera en que proveemos el suelo, cómo impulsamos proyectos urbanos que incorporen y no marginen a la vivienda social y posibiliten el acceso a servicios de calidad a quienes las habitan”, sostuvo.

MEJORA DE ESTÁNDARES

El primer bloque de conferencias, denominado “Regeneración y estándares urbanos”, contó con las exposiciones de Roxana Slavcheva, economista urbana en el Economist Intelligence Unit, unidad de investigación del Grupo The Economist, y Javier Hurtado, gerente de Estudios de la CChC, quienes hicieron un análisis sobre la realidad regional y nacional.



- 1_Roxana Slavcheva, economista urbana de Economist Intelligence Unit.
- 2_Javier Hurtado, gerente de Estudios CChC.
- 3_Paulina Saball, ministra MINVU.
- 4_Louis de Grange, profesor asociado de la Facultad de Ingeniería UDP, y Christopher Zegras, especialista en transporte y urbanismo MIT.
- 5_Andrés Gómez-Lobo, ministro de Transporte y Telecomunicaciones.
- 6_Ken Livingstone, ex alcalde de Londres, y Claudio Orrego, intendente de Santiago.
- 7_Martin Reason, del Brisbane City Council, Australia.
- 8_Mathias Klotz, decano de la Facultad de Arquitectura UDP.
- 9_Jorge Mas, presidente CChC.





REGENERACIÓN URBANA: SOUTH BANK PARKLANDS Y VALPARAÍSO

En la exposición sobre “Diseño urbano y gestión”, se presentaron dos casos de regeneración urbana. El primero fue el del South Bank Parklands en Brisbane, Australia, expuesto por Martin Reason, manager of Infrastructure Coordination & Urban Design del Brisbane City Council. El segundo se refirió a Valparaíso y estuvo a cargo de los arquitectos Mathias Klotz, decano de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Diego Portales, y Ricardo Abuabud, director de la Escuela de Arquitectura de la UDP.

En el caso de Australia, Reason explicó cómo Brisbane ha tenido un aumento sostenido en su población en los últimos 25 años, que la ha obligado a densificar la ciudad mediante grandes proyectos de regeneración urbana. Este desarrollo “hacia adentro” sólo ha sido posible mediante cuatro grandes principios que se ejecutan desde el inicio de cada proyecto: saber qué se quiere lograr; la infraestructura como clave; convencer a la población; los mejores lugares son aquellos bien administrados. En el segundo caso, tanto Abuabud como Klotz entregaron una propuesta que busca integrar las zonas de los cerros con el plano de Valparaíso, con el fin de dar aún más valor a una ciudad protegida por la Unesco, que sin embargo está en constante decadencia producto del abandono de espacios públicos aptos para la regeneración urbana.

Las ciudades concentran cerca del 80% de la actividad económica mundial, y la mayoría de la fuerza trabajadora de los distintos países vive en las áreas metropolitanas. Al mismo tiempo, concentran el mayor número de consumidores, los cuales demandan más y mejores servicios.

Así las cosas, en su presentación, “Livability and competitiveness, a tale of Santiago and other cities”, Slavcheva señaló que no existen países desarrollados que no sean urbanos y enfatizó que “éste es un paso totalmente necesario”. “Si se gestiona bien, los beneficios potenciales de este crecimiento urbano pueden ser sustanciales”, dijo la economista. Y continuó: “El potencial económico impulsado por la productividad resultante de la concentración de personas y las actividades económicas en las ciudades conducirá a un mercado vibrante y un ambiente fértil para la innovación de ideas, tecnologías y procesos”.

En este contexto, Javier Hurtado expuso sobre un estudio elaborado por la Cámara Chilena de la Construcción que identificó 68 zonas (distritos censales) del Gran Santiago que requieren con mayor urgencia la aplicación de políticas de regeneración urbana, con el propósito de mejorar la calidad

de vida de sus habitantes.

Para esto se establecieron encuestas en que se señala que las familias no quieren cambiar de barrio, debido a que en ellos tienen sus redes de apoyo y su historia personal, no obstante valoran tener más y mejor acceso a servicios de salud, educación y seguridad, entre otros beneficios. Con este antecedente, se analizó la movilidad de los hogares en el período 2002-2012, identificando una serie de manzanas que durante estos años perdieron familias y que, por ende, no ofrecerían todas las condiciones necesarias para “retener” a sus residentes originales.

Por último, para priorizar las zonas se identificaron aquellas que comparten las siguientes características: estar habitadas mayoritariamente por un único grupo socioeconómico, contar con una deficiente provisión de infraestructura básica (veredas, luminarias, áreas verdes), reunir viviendas con materialidad deficitaria, presentar una alta densidad poblacional, tener dispersión de servicios públicos (educación, salud, carabineros), así como carencia de servicios privados (bancos, supermercados, farmacias).

De esta forma, el estudio de la CChC detectó 68 zonas que “debieran ser un foco de



LA CChC REALIZÓ UN estudio donde identificó 68 zonas (distritos censales) del Gran Santiago que requieren con mayor urgencia la aplicación de políticas de regeneración urbana, con el propósito de mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

potente intervención, para lo cual es imprescindible una acción integrada y coordinada de los sectores público y privado, que genere zonas que faciliten la vida de las familias, que promuevan el desarrollo comunitario y el acercamiento de servicios privados, integrando a la sociedad y, con ello, mejorando su bienestar”, explicó Javier Hurtado.

GOBERNABILIDAD URBANA

En el segundo bloque, llamado “Gobernabilidad para la regeneración urbana”, expuso el ex alcalde de Londres Ken Livingstone, quien contó su experiencia como la principal autoridad regional del país, y cómo logró implementar importantes medidas para mejorar el problema de la congestión vial en su ciudad, que le permitió a Londres volver a posicionarse como una de las principales capitales europeas. De acuerdo al ex edil, la clave para hacer una ciudad exitosa radica en la combinación equilibrada de inversión público-privada, aunque ésta sólo sea posible si el Estado delimita de manera consciente cuáles son sus responsabilidades y cuáles se pueden externalizar al mundo privado (ver entrevista).

Su exposición concluyó con un panel en el que participaron Livingstone, el intenden-

te de Santiago, Claudio Orrego, y el alcalde de La Florida, Rodolfo Carter. En él se habló acerca de cómo las autoridades regionales son de vital importancia para ejecutar políticas públicas impulsadas por el gobierno.

De acuerdo al intendente Orrego, la falta de coordinación entre las diferentes autoridades regionales que hay en Santiago, es la principal razón de los problemas de la ciudad. “Tiene que haber alguien que coordine a las autoridades, que tenga una visión de conjunto y que mande el territorio. Si bien existe un proyecto de ley, la pregunta es si va a ser aprobado o no, ya que esta nueva figura política le va a quitar poder al gobierno central y a las autoridades parlamentarias y se lo va a entregar a los niveles regionales”, comentó.

PROBLEMAS DE MOVILIDAD

El tercer bloque, “Regeneración y movilidad”, comenzó con la exposición de Christopher Zegras, MSc en transporte y PhD en planificación urbana y regional de MIT, quien expuso sobre cómo la construcción de grandes carreteras urbanas tuvo impactos nefastos para algunas poblaciones en Estados Unidos y que, en cambio, en otras ciudades como Boston, la expansión del transporte masivo, específicamente el aumento en las

distancias cubiertas por las líneas de metro, fue fundamental para el desarrollo del barrio de Kendall Square, un ejemplo de regeneración urbana en medio de Cambridge.

Es en este lugar donde se concentran hoy en el estado de Massachusetts, la mayor cantidad de empresas y oficinas de primera clase, además de parques y lujosos edificios. La conectividad alcanzada con reformas al transporte público entre el centro de Boston y Kendall Square, sumado a su proximidad al MIT, permitió una densificación del área que fomentó la mayor interacción de las personas que viven, estudian y trabajan ahí, convirtiéndolo en “el lugar donde todos quieren estar”.

A continuación, se llevó a cabo un panel de discusión entre Zegras; Louis de Grange, profesor asociado de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Diego Portales; Raimundo Cruzat, coordinador del Transantiago entre 2010 y 2011; e Iván Poduje, arquitecto y urbanista. Todos concordaron que, en términos de movilidad, Santiago presenta gran conectividad y movilidad, sin embargo, su sistema de transporte urbano está en deuda en cuanto a calidad de servicio, no sólo en relación a la comodidad, sino a la certeza en los tiempos de viaje.