



Al menos la mitad de los nuevos ciudadanos se concentra en doce comunas del Gran Santiago: Santiago, Las Condes, La Florida, Maipú, Ñuñoa, Puente Alto, Estación Central, Independencia, Peñalolén, Providencia, Recoleta y San Bernardo.



A pesar de ser una ciudad que goza de un enorme crecimiento, Sydney también presenta muchos desafíos como el aumento del precio de la tierra y la demanda por recursos como la energía y el agua.

7ª Conferencia Internacional de Ciudad

NUEVAS CIUDADES, NUEVOS DESAFÍOS

CON LA PRESENCIA DE DESTACADOS EXPOSITORES, TANTO NACIONALES COMO INTERNACIONALES, EL MIÉRCOLES 3 DE JULIO SE REALIZÓ UNA NUEVA VERSIÓN DE LA CONFERENCIA INTERNACIONAL DE CIUDAD, ORGANIZADA POR LA CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN. FUE UN ESPACIO EN EL QUE SE GENERARON INSTANCIAS DE DEBATE Y CONVERSACIÓN RESPECTO DE CÓMO HAN CAMBIADO LOS PATRONES SOCIALES Y DEMOGRÁFICOS EN LAS ZONAS URBANAS.

Por Ximena Greene_Fotos Vivi Peláez

¿Qué requieren las ciudades de hoy para dar una mejor calidad de vida a sus habitantes? Esa fue la pregunta fundamental que se realizó en la séptima versión de la Conferencia Internacional de Ciudad, organizada por la Cámara Chilena de la Construcción, con el objetivo de determinar qué políticas públicas se debieran promover para potenciar los procesos de planificación, regeneración o renovación y revertir problemas como la segregación y la desigualdad en las ciudades de Chile.

La población urbana del país creció y lo continuará haciendo. La esperanza de vida aumentó, pero el promedio de hijos por mujer y la cantidad de habitantes por hogar se redujo, lo que ha cambiado la configuración de las viviendas. A su vez, las ciudades se volvieron más densas y la migración diversificó los barrios. Chile cambió y también la forma en la cual sus habitantes se desenvuelven, viven y se proyectan en sus ciudades.

Para comprender estos fenómenos y sus consecuencias, la Conferencia contó con la participación del gerente de Estudios de la CChC, Javier Hurtado; Michael

Rose, director del Committee for Sydney, y Richard Florida, experto en geografía y crecimiento económico.

NUEVOS CIUDADANOS

Javier Hurtado presentó los resultados del estudio "Nuevos ciudadanos, nuevas ciudades: Una mirada a los cambios en la ciudad de Santiago 2002-2017", que se focaliza en reconocer cuáles han sido los grupos de personas con características comunes que más han crecido en los últimos años. Estos grupos, que el estudio denomina "nuevos ciudadanos", fueron identificados al comparar los datos de los censos de los años 2002 y 2017. Los migrantes, las personas con al menos un año de estudio en algún establecimiento de Educación Superior y los adultos mayores concentran los principales cambios. "Este tipo de análisis muestra algunos aspectos muy significativos de cómo ha evolucionado la población urbana del país y eso ayuda entender y proyectar la planificación de las ciudades y la definición de políticas públicas", señaló Hurtado.

Con un aumento del 299% de la población migrante en este período, los extran-

jeros conforman el conjunto de mayor crecimiento, alcanzando un 4,4% del total de habitantes del país. Si bien en 2002 se concentraban mayoritariamente en las comunas de Las Condes, Santiago, Providencia, Vitacura y Ñuñoa, en 2017 es posible observar que estos patrones de localización cambiaron drásticamente, ya que pasaron a ser una presencia muy importante en las comunas de Independencia, Recoleta, Estación Central y Santiago. Esta última registra la mayor alza, concentrando el 28% del total de los habitantes de dicha comuna.

El segundo grupo de ciudadanos corresponde a personas que han accedido a la Educación Superior, quienes aumentaron radicalmente en los últimos 15 años, creciendo en un 75%. El gran salto ocurrió en el número de habitantes educados, que se distribuyen en muchos más lugares de la capital. Un claro ejemplo es el ingreso a esta lista de comunas como Puente Alto, con 112.481 personas, lo que representa el 22% de su población total.

Finalmente, el tercer grupo lo conforman los adultos mayores, que en el período aumentaron de 1,2 millones a 2,0 millones

“LO QUE REALMENTE IMPORTA EN LA DISCUSIÓN

de la desigualdad es la relación entre las personas de la misma sociedad y lo que hemos creado en Sydney es una ciudad que no es igual, ni justa”, dijo Michael Rose, director del Committee for Sydney.



de personas y que en 2017 pasaron a ser el 11,4% de la población total del país. Si bien antes se concentraban en las comunas de mayores ingresos, en 2017 su participación comenzó a descender. Santiago Centro, por ejemplo, perdió proporcionalmente un gran número de residentes de esta categoría, quienes se retiraron hacia las comunas más periféricas. De esta manera, Maipú pasó al primer lugar, concentrando casi 50.000 adultos mayores.

En síntesis, dice el estudio, al menos la mitad de los nuevos ciudadanos se concentra en doce comunas del Gran Santiago: Santiago, Las Condes, La Florida, Maipú, Ñuñoa, Puente Alto, Estación Central, Independencia, Peñalolén, Providencia, Recoleta y San Bernardo. Estas destacan por su alta actividad residencial, con un 55% más de aprobaciones de permisos de construcción que el resto. Al mismo tiempo, cuentan con gran conectividad con el transporte público, ya que concentran 82 de las 119 estaciones de Metro. Por último, desde el punto de vista del entorno urbano, el 29% de su superficie está en buen estado de conserva-

ción, versus un 15% en el resto de las comunas. "Son comunas más densas, que tienen mayor actividad residencial, pero aún con potencial de desarrollo. Están mejor conectadas y con mejores estándares de entorno, pero aún con zonas en estado crítico", señaló Hurtado.

El desafío, sin embargo, radica en equiparar en toda la ciudad los atributos positivos que permiten una mejor distribución de la población. Para ello, el gerente de Estudios de la CChC propuso dar prioridad a cuatro grandes aspectos. El primero se refiere a la densificación planificada en torno a las líneas del Metro. De acuerdo con Hurtado, hoy existe una capacidad subutilizada de esta infraestructura, lo que impide que parte de la población pueda tener acceso a este servicio. En segundo lugar, establecer estándares mínimos grupales para asegurar la calidad del entorno urbano y actualizar los planos reguladores de usos residenciales y mixtos. De esta forma, se podrá diversificar la oferta de viviendas y servicios y atraer distintos grupos de población. Finalmente, se requiere una planificación urbana in-

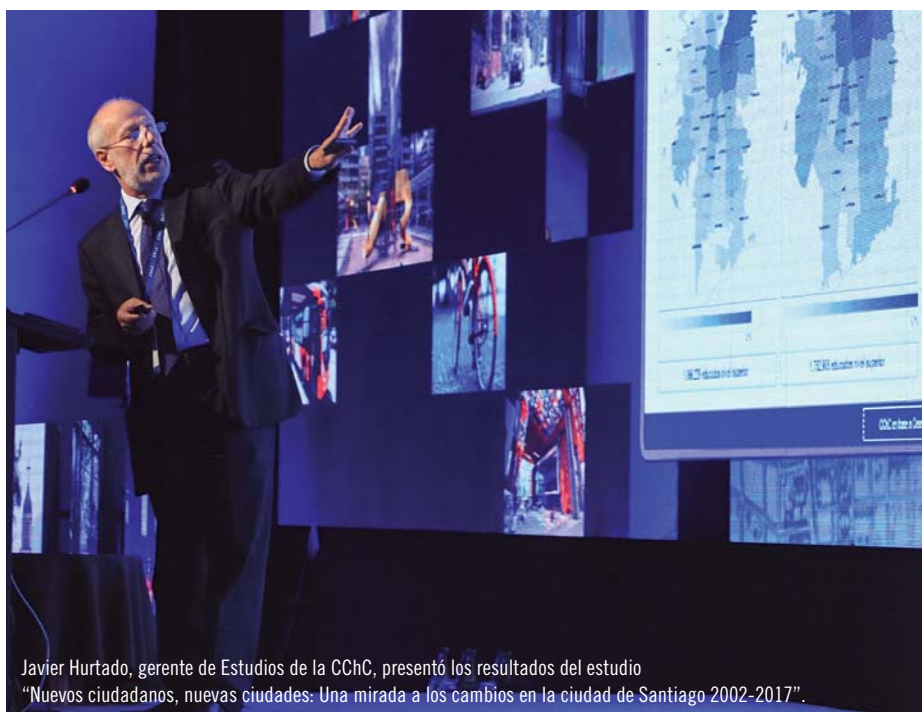
tegrada con visión a largo plazo, que mida permanente la demanda, para así ajustarse a las transformaciones sociales.

CRECIMIENTO Y DESIGUALDAD —

La segunda exposición estuvo a cargo de Michael Rose, director del Committee for Sydney, organismo neutral que se encarga de empujar políticas público-privadas en materias de planificación urbana de esta ciudad australiana.

Durante su intervención, Rose relató algunos de los cambios que están teniendo lugar en Sydney. A pesar de ser una ciudad que goza de un enorme crecimiento, también presenta muchos desafíos como el aumento del precio de la tierra y la demanda por recursos como la energía y el agua, convirtiéndose en la ciudad más cara del mundo para comprar una propiedad. Al mismo tiempo, manifiesta muchos problemas de tránsito vehicular, contaminación atmosférica y altos índices de desigualdad y segregación.

La razón para que esto ocurra, explicó Rose, fue que durante los últimos 50 a 60



Javier Hurtado, gerente de Estudios de la CChC, presentó los resultados del estudio "Nuevos ciudadanos, nuevas ciudades: Una mirada a los cambios en la ciudad de Santiago 2002-2017".

"LAS COMUNAS MÁS ATRACTIVAS para vivir son más densas, tienen mayor actividad residencial, pero aún con potencial de desarrollo. Están mejor conectadas y con mejores estándares de entorno", señaló Javier Hurtado, gerente de Estudios de la CChC.

años se tomaron una serie de malas decisiones que Sydney ha estado utilizando como base de su crecimiento. Una de ellas es la expansión suburbana en baja densidad. Esto ha formado una ciudad extremadamente extensa que, además, concentra los servicios, el transporte, la educación, la salud y el mercado laboral en el este y la mayor parte de su población en el oeste. El resultado de eso es una urbe que presenta un enorme desequilibrio.

Algunas estadísticas señalan que los habitantes que viven en el oeste de Sydney, pasan en sus automóviles alrededor de tres horas diarias para poder llegar a sus trabajos y retornar a sus casas. Quienes viven ahí presentan mayores índices de enfermeda-

des coronarias, cáncer e incluso depresión.

"Hemos construido una ciudad que enferma a las personas. A pesar de que podemos discutir que quienes viven en el lado oriente tienen un estándar de vida superior a los de otras ciudades del mundo, lo que realmente importa en la discusión de la desigualdad es la relación entre las personas de la misma sociedad y lo que hemos creado en Sydney es una ciudad que no es igual, ni justa", explicó Rose.

¿Cómo se llegó a esta situación? El problema, respondió el experto, radica en la estructura gubernamental, la que se divide en tres estamentos: un gobierno federal que recauda los impuestos y que no tiene interés en las políticas urbanas o en la planificación

SYDNEY: AMPLIOS PODERES PARA PLANIFICAR

Frente a la inmensa desigualdad y segregación que se estaban presentando en la ciudad de Sydney, en 2013 el gobierno formó el Greater Sydney Commission, un organismo con amplios poderes sobre los gobiernos locales, responsable de la planificación metropolitana de toda la ciudad.

Esta comisión se estableció hace tres años y a fines de 2017 entregó su plan maestro, A Metropolis of Three Cities. Al mismo tiempo, el gobierno estatal comenzó a conversar con las autoridades federales, alcanzando un acuerdo que llamó el Western City Deal, que demarcaba cómo trabajar en conjunto para implementar los cambios necesarios para mejorar el déficit de servicios e infraestructura que aqueja a la Sydney occidental. Por último, se hizo un llamado a todas las demás agencias y oficinas del Estado (transportes, vialidad, educación y salud) para que se sumaran a los requerimientos del plan inicial.

De esta manera, la ciudad se reestructuró en tres grandes ejes que concentran la mayor parte de la población y se elaboró un plan de densificación alrededor de los corredores de transporte público, los polos industriales y el mercado laboral. La idea es crear una ciudad bajo la lógica de 30 minutos, en la que no tome más de media hora alcanzar el lugar de trabajo, los servicios de salud y los establecimientos educacionales. Todo esto usando solo el transporte público.



La economía creativa se desarrolla en grandes y densos centros urbanos.

metropolitana; un gobierno estatal responsable de la salud, la educación, las viviendas, el transporte y la infraestructura en general, que sí tiene un interés real en estos asuntos, pero no controla el dinero y tiene que negociar constantemente para obtenerlo; y el gobierno local, que en Sydney se divide en 34 comunas, cada una responsable de sus servicios y planificación propios.

"En resumen, tenemos tres niveles de gobierno que no necesariamente hablan entre sí. Por lo tanto, era de esperar que terminaríamos con una completa falta de alineación entre lo que la ciudad tiene y lo que necesita", comentó Rose. A pesar de ello, en 2013 un nuevo gobierno estatal impulsó un ambicioso plan que busca revertir esta situación, que ya ha comenzado a dar sus primeros frutos (ver recuadro).

TECNOLOGÍA, TALENTO Y TOLERANCIA

De acuerdo con Richard Florida, director del Martin Prosperity Institute de la Universidad de Toronto, los centros modernos o corredores económicos son una plataforma que le da la bienvenida a las nuevas ideas y a la innovación, transformándose en polos de alta productividad y crecimiento. "La economía creativa valora la apertura y la tolerancia y no acepta las categorías sociales de raza, etnia, género y orientación sexual. Por el contrario, requiere diversidad", comentó. Por eso, toda ciudad o nación que esté dispuesta a tener éxito en la economía creativa debe abordar lo que describió como las tres T: tecnología, talento y tolerancia. "Ahora entendemos que la apertura a la inmigración es algo positivo, porque crea lugares que están abiertos a personas nuevas con diferentes tipos de ideas. Son espacios que albergan innovaciones artísticas, musicales y tecnológicas o ciudades que creen en las ideas de los emprendedores y que toman riesgos. Esto fue lo que generó las nuevas industrias y empresas que están transformando nuestra sociedad", señaló Florida durante su intervención de la 7ª Conferencia Internacional de Ciudad.

Uno de los desafíos de Santiago es densificar en torno a las líneas del Metro.



Ciudades como Santiago se han vuelto más densas y la migración diversificó sus barrios.



"PARADÓJICAMENTE, LAS ciudades o polos económicos más innovadores y progresistas del planeta son, a su vez, los lugares con mayores índices de desigualdad y segregación", comentó Richard Florida, experto en geografía y crecimiento económico.

LA ECONOMÍA CREATIVA

El tercer y último bloque, llamado Crisis de la Ciudad y Nueva Sociedad, estuvo a cargo de Richard Florida, experto en geografía y crecimiento económico, autor de "The Rise of the Creative Class" y "The New Urban Crisis". Según sus estudios, las sociedades modernas están a atravesando la mayor transformación económica, social, política y cultural de todos los tiempos.

A lo largo de su exposición detalló cómo a lo largo del último milenio el hombre ha construido la economía y la forma en que vive de manera muy simple: combinando materias primas con mano de obra para generar prosperidad. Sin embargo, a través de los años y a pesar de la enorme lista de disturbios, conflictos internacionales, guerras mundiales y depresiones catastróficas, la transformación económica y social que estamos viviendo es más grande y de mayor escala que las anteriores.

La razón: el auge de la economía creativa, un sistema impulsado por la creatividad humana en conjunto con la tecnología, el arte, el diseño, la música, la ciencia, la investigación y el emprendimiento, que se desarrolla

en grandes y densos centros urbanos donde las personas inteligentes y creativas se agrupan (ver recuadro).

Sin embargo, enfatizó Richard Florida, el auge de las ciudades como plataformas de innovación, crecimiento económico y productividad tiene un lado oscuro. Y es que, según explicó el autor, la nueva crisis urbana es un problema de ideas y personas que tratan de apretujarse en espacios cada vez más pequeños. Esto se debe a que, para tener éxito en la economía creativa, a diferencia de la industria agrícola que requiere más espacio, se requiere de mayor concentración de personas, tecnología e ideas.

De esta manera, el precio de la tierra comienza a aumentar rápidamente y la riqueza de la población se empieza a medir por quien es capaz de tener su propia propiedad. Esto genera grandes desigualdades y aumenta los niveles de segmentación y segregación. En Canadá, por ejemplo, el 80% de su población vive en menos del 2% del total de su territorio.

"Tenemos tanta tierra en el mundo y estamos peleando por meternos en espacios cada vez más pequeños. Pero debe-

mos hacerlo, porque este hacinamiento de personas es el motor fundamental del crecimiento económico. Es por ello que nuestras metrópolis hoy están fragmentadas y fracturadas. Paradójicamente, las ciudades o polos económicos más innovadores y progresistas del planeta son, a su vez, los lugares con mayores índices de desigualdad y segregación", comentó Richard Florida.

De acuerdo con el experto, el desafío radica en cambiar los patrones y pasar a algo que denominó "Urbanismo para todos". Un tipo de prosperidad compartida en el que se debe trabajar en tres grandes áreas. La primera tiene que ver con construir más. Según Florida, en las ciudades de hoy no se ha construido lo suficiente. "Tenemos que seguir creciendo correctamente, pero para eso tendremos que densificar aún más nuestras ciudades y debemos hacerlo a nivel de la calle, donde las personas se mezclan. De lo contrario, mataremos la plataforma de la clase creativa", comentó.

Advirtió también que los gobiernos y la sociedad deben comprometerse a construir viviendas asequibles e invertir en transporte público: según sus datos, una vez que un área metropolitana sobrepasa los cinco millones de habitantes, ya no puede crecer sin ferrocarril. Por último, se deben revalorar los trabajos en torno al área de los servicios y capacitar y darle más habilidades a aquellas personas que se están quedando atrás. "Es hora de que corriamos nuestro error cultural, que hoy está definido por la desigualdad y la segmentación, y pasemos a construir tipos de comunidades y naciones que desarrollen la creatividad de cada una de las personas que la conforman", concluyó.