



La octava versión de la Conferencia Internacional de Ciudad, organizada por la CChC, se llevó a cabo el 10 de julio en Casa Piedra.

Reorganización Urbana

CÓMO TENER CIUDADES MÁS HUMANAS Y EQUITATIVAS

LAS GRANDES CIUDADES ENFRENTAN DESAFÍOS SIMILARES: PROBLEMAS DE DESIGUALDAD, TRANSPORTE Y MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURA, VIVIENDA, RESILIENCIA Y SOSTENIBILIDAD. ¿CÓMO ENFRENTARLOS? CARL WEISBROD, EXPERTO EN TEMAS DE PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO URBANO, Y JEFF SPECK, FUNDADOR DE LA CONSULTORA ESTADOUNIDENSE SPECK & ASSOCIATES, ENTREGARON ALGUNAS PROPUESTAS EN LA ÚLTIMA VERSIÓN DE LA CONFERENCIA INTERNACIONAL DE CIUDAD, ORGANIZADA POR LA CChC.

Por Ximena Greene_Fotos Vivi Peláez.

La octava versión de la Conferencia Internacional de Ciudad, organizada por la Cámara Chilena de la Construcción, convocó a diversos actores relevantes en planificación y desarrollo urbano, para hablar de los “Desafíos para ciudades accesibles y equitativas”, el tema principal de este evento desarrollado el 10 de julio en CasaPiedra.

El encuentro fue encabezado por Patricio Donoso, presidente de la CChC, y contó con la presencia de Cristián Monckeberg, ministro de Vivienda y Urbanismo. Ambos se refirieron a las diferencias que las personas tienen al trasladarse para llegar a sus trabajos, lugares de estudio o servicios en las ciudades, transformando a la movilidad en un elemento con un elevado costo de tiempo y dinero para sus habitantes. La vivienda, sostuvo el representante del Gobierno, tie-

ne que ir de la mano con el acceso a la ciudad, a sus equipamientos, servicios, medios de transporte y calidad de vida. “Nuestro compromiso es permitir que las familias y las personas que habitan las ciudades sean más felices, lo pasen mejor y que la ciudad donde viven sea un aporte”, sostuvo.

Las exposiciones principales fueron realizadas por el estadounidense Carl Weisbrod, experto en planificación, políticas de vivienda accesible y desarrollo urbano; y por Jeff Speck, fundador de la consultora de diseño urbano Speck & Associates. La jornada contó también con la presentación de la investigación “Acceso a la ciudad: impactos y oportunidades de los servicios en la calidad de vida”, realizada por Javier Hurtado, gerente de Estudios de la CChC, y con un panel moderado por Juan Manuel Sán-

chez, director ejecutivo de la Corporación Ciudades, en el cual intercambiaron puntos de vista los invitados extranjeros, el alcalde de Renca, Claudio Castro, y la arquitecta Pía Montealegre, directora de Investigación y Publicaciones de la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad Finis Terrae.

NUEVA YORK: PROBLEMAS DE VIVIENDA

Con más de 40 años de experiencia en temas de planificación, políticas de vivienda accesible y desarrollo urbano, Carl Weisbrod expuso sobre “La revitalización de barrios como detonante del desarrollo de las ciudades”, con Nueva York como caso principal.

“Tanto la población de Nueva York como la de Santiago llevan un par de años experimentando un crecimiento sostenido.

DOS TERCIOS DE LOS HABITANTES DE

Nueva York gastan entre 30% y 50% de su ingreso mensual en arriendos y 60.000 habitantes están en situación de calle.



Cristián Monckeberg,
ministro de Vivienda y Urbanismo.

Nuestras economías son dinámicas y cada vez más diversas, las tasas de pobreza están disminuyendo y nuestras ciudades son cada vez más seguras. Sin duda, son ciudades dominantes en nuestros respectivos países y regiones, pero enfrentamos grandes desafíos”, señaló.

Desde la transformación de Times Square, que pasó de ser un lugar de delincuencia al centro turístico más importante de la urbe norteamericana, Nueva York ha experimentado aumento en tasas de empleabilidad, descenso en la criminalidad, incremento en la diversidad de su población y en la diversificación del trabajo, además del crecimiento sostenido en la industria tecnológica, el turismo y la recreación.

“Nueva York es hoy la economía urbana más dominante del mundo y es responsable de cerca del 10% del PIB de los Estados Unidos. Se ha transformado en una economía de servicios y de talento humano. Pero, para seguir creciendo, tenemos la necesidad de atraer talento de primer nivel y encontrar un equilibrio adecuado entre crecimiento y desigualdad”, comentó Weisbrod.

A pesar de estos logros, el experto recalcó que se presentan importantes desafíos como, por ejemplo, la crisis de vivienda. Dos tercios de los neoyorquinos gastan entre 30% y 50% de su ingreso mensual en arriendos y 60.000 habitantes están en situación de calle, de los cuales un tercio son personas trabajadoras que simplemente no tienen cómo pagar un lugar para vivir.

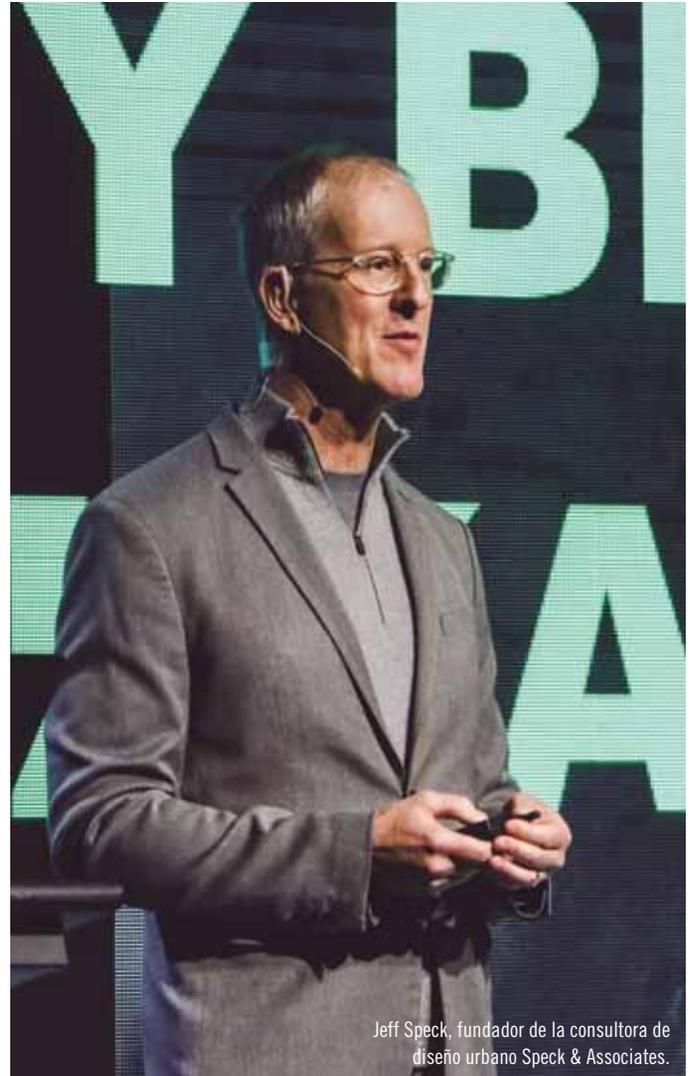
Para enfrentar esta situación, la alcaldía optó por densificar 15 áreas específicas de la ciudad y crear incentivos tributarios para que se construya en ellas. Como meta, tiene la edificación de 300 mil viviendas para las familias más pobres (pero potenciando la diversidad), con un costo de US\$ 8 mil millones que se financiarán con fondos locales.



Patricio Donoso,
presidente de la CChC.



Carl Weisbrod, experto en planificación, políticas de vivienda accesible y desarrollo urbano.



Jeff Speck, fundador de la consultora de diseño urbano Speck & Associates.

“Estamos haciendo una clasificación zonal para crear más capacidad de vivienda en determinados barrios en los cuales se están incrementando la capacidad y la densificación. Esto muchas veces presenta alta resistencia por parte de los vecinos, y es un tema que estamos enfrentando en seis de los 15 nuevos puntos”, explicó Carl Weisbrod.

TRANSPORTE DE VANGUARDIA

Weisbrod también se refirió a los desafíos de Nueva York en torno al transporte público, donde el Metro, que fue construido hace 100 años y que décadas atrás fue uno de los más modernos y eficientes del mundo, hoy está en crisis. “Para 2025, el Metro de Nueva York va a alcanzar un peak de congestión que no vamos a poder abordar y esto se debe únicamente a demoras excesivas en la inversión para modernizarlo y actualizarlo”, sostuvo.

Con el objetivo de pasar de ser un servicio que en la actualidad funciona en un constante estado de emergencia a uno de vanguardia, la alcaldía de Nueva York está implementando un plan llamado *Fast Forward*, que contempla una inversión en el sistema de transporte público de US\$ 40 mil millones en diez años. La idea es alcanzar una red (Metropolitan Transportation Authority) muy completa que llegue a todos los rincones de la ciudad y alrededores, a través de trenes subterráneos, puentes, ferries, metro, buses y trenes de cercanía.

Por otro lado, recientemente se aprobó un sistema de Tarificación Vial en Manhattan para que las personas tengan menos incentivos de ir en auto a las áreas más congestionadas. Esto no solo reduce el tránsito, sino que también genera ingresos para mejorar el transporte público, disminuir la contaminación y proveer espacios para los

peatones y ciclistas. “Uno de los grandes desafíos de todas las grandes ciudades es cómo generar espacio público de calidad”, afirmó el urbanista.

CIUDADES CAMINABLES

Jeff Speck, experto estadounidense en planificación urbana, se refirió al tema “La ciudad a pie: desafíos para el futuro”. En su presentación explicó que ciudades como Santiago están cayendo en lo que llama la “falacia de tráfico”, que corresponde a la práctica de sumar pistas adicionales a calles y autopistas con la premisa de que ayudarán a reducir los problemas de tránsito vehicular. “Mientras más carriles tengan las vías principales de una ciudad, mayor será la tasa de accidentes, con niveles que pueden aumentar hasta cuatro veces en los casos de ciudades con avenidas de seis carriles”, advirtió.

La alternativa a esta problemática es pro-

Panel moderado por Juan Manuel Sánchez, director ejecutivo de la Corporación Ciudades. Además de los invitados internacionales, participaron la arquitecta Pía Montealegre y el alcalde de Renca, Claudio Castro.



“LA MEJOR ESTRATEGIA ECONÓMICA QUE SE puede tener como ciudad, no es el viejo modo de intentar atraer corporaciones y de tener un polo biotecnológico, un polo médico o uno aeroespacial, sino el de volverse un lugar en el que la gente quiera vivir”, explicó Jeff Speck.

mover las “ciudades transitables”, donde los habitantes pueden llegar a los espacios o servicios públicos caminando o sin usar el auto. Para ello citó el ejemplo de Portland en el Estado de Oregon, Estados Unidos. “Mientras la mayoría de las otras ciudades se expandían indiscriminadamente, ellos instituyeron un límite al crecimiento urbano y un programa de calles estrechas. Y cuando la mayoría de las ciudades invertían en más carreteras y autopistas, ellos lo hicieron en bicicletas y vías peatonales. Gastaron US\$ 60 millones en instalaciones para bicicletas”, relató.

Estas y otras modificaciones cambiaron la calidad de vida de los habitantes de Portland y los kilómetros recorridos por cada uno de ellos diariamente. La distancia que conduce cada persona ha ido disminuyendo y ahora conduce, en promedio, 20 %

menos que el resto del país. “Por iniciativas como esta puedo decir que la mejor estrategia económica que se puede tener como ciudad, no es el viejo modo de intentar atraer corporaciones y de tener un polo biotecnológico o un polo médico o uno aeroespacial, sino el de volverse un lugar en el que la gente quiera vivir”, explicó Speck.

El autor de “Walkable city rules: 101 steps to making better places”, donde resume las razones de porqué es positivo hacer modelos de ciudades caminables y cómo lograrlo, señaló que Santiago aún está a tiempo de elegir qué sistema de movilización quiere impulsar. Para ello existen dos alternativas: crecer en un formato en torno a los automóviles o contar con ciudades más caminables.

¿Cómo llegar a la segunda opción? Es fundamental contar con trayectos seguros,

lo que se traduce en bajar la velocidad de conducción en la ciudad y hacer cuadras más pequeñas para que sea más fácil caminar, como lo que sucede en el centro de Santiago. A su vez, los trayectos deben ser útiles, interesantes y cómodos. Esto implica fomentar espacios donde las personas se sientan protegidas, que realmente puedan llegar a los lugares que necesitan y acceder a los servicios que requieren. A su vez, que sean sitios agradables a la vista y que inviten a salir a la calle y a disfrutar de la caminata.

Al finalizar, Jeff Speck invitó a los asistentes a la octava Conferencia Internacional de Ciudad, a preguntarse si su ciudad cuenta o no con estos requisitos. “¿Fue hecha para los autos o para las personas? Porque si tu ciudad se diseñó para los automóviles, es momento de empezar a pensar en hacer cambios”, sentenció.