

Metro para todos

“...el Estado debe garantizar que las grandes infraestructuras e inversiones públicas sean aprovechadas para la construcción de ciudades más inclusivas, humanas y sostenibles...”.

FELIPE ARTEAGA

Director Ejecutivo de la Fundación Vivienda

KENZO ASAHI

Académico de la Escuela de Gobierno UC

DIEGO GIL

Académico de la Escuela de Gobierno UC

El metro es una política pública que promueve la integración social. Hoy, un ciudadano que vive en Quilicura se demora media hora en llegar a La Reina en transporte público. La inauguración de la Línea 3 en Santiago es una buena noticia para quienes pueden ahora acceder a mejores trabajos, colegios y parques.

Sin embargo, los beneficios del metro de Santiago no se están aprovechando en todo su potencial. Hoy en día, el tren subterráneo está llegando a lugares donde las alturas máximas permitidas no superan los tres pisos. Es decir, todos los chilenos están financiando líneas y estaciones de metro que, en vez de beneficiar a una gran cantidad de personas, terminan beneficiando a unos pocos. En varias zonas donde estaba o ha llegado recientemente este medio de transporte, los municipios han bajado las alturas permitidas para que solo pueda haber casas o edificios pequeños, desaprovechando los beneficios que esta gran infraestructura urbana otorga. Uno de los casos emblemáticos es el de Ñuñoa, cuyo plan regulador se modificó para limitar la altura y con ello dis-

minuir en un 30% la cantidad de viviendas a construir. Si bien este accionar de los municipios es cuestionable desde un punto de vista del bienestar de la población del Gran Santiago, es entendible desde el punto de vista de los incentivos políticos de los alcaldes. Por ende, para que el metro beneficie a más santiaguinos, debiésemos pensar en procesos de decisiones urbanas que aseguren que los proyectos de infraestructura pública aumenten el bienestar de todos los habitantes de la ciudad, y no solo de aquellos que se ubican cerca de esos proyectos.

En Chile, los planes reguladores intercomunales, que son elaborados por las seremis del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, con consulta a los alcaldes, y aprobados por los consejos regionales, son los instrumentos encargados de organizar el desarrollo urbano en las zonas metropolitanas. Estos instrumentos, sin embargo, no han evitado las prácticas antidensificación de algunos municipios. El proyecto de ley de integración social y urbana enviado por el Presidente al Congreso en diciembre del año pasado constituye un intento por priorizar el objetivo de integración social en los procesos de planificación urbana. Para ello, le entrega potestades al gobierno central para establecer zonas de integración urbana donde se incluirán beneficios urbanísticos para el desarrollo de proyectos de viviendas integradas. No es claro, sin embargo, que esos beneficios vayan a impulsar un desarrollo inmobiliario inclusivo. Los alcaldes, en especial los de

zonas de altos ingresos, seguirán teniendo fuertes incentivos para bajar la altura y densidades de sus territorios y utilizar otros mecanismos para prevenir la llegada de viviendas sociales.

El próximo año elegiremos por primera vez gobernadores regionales. Proponemos aprovechar esta oportunidad para establecer una institucionalidad que planifique de acuerdo con el interés público metropolitano, y no solamente comunal. En lugares como California, la planificación urbana recae sobre un consejo de alcaldes. Una alternativa a estudiar podría ser un consejo compuesto por el gobernador o la gobernadora regional y un número de alcaldes que representen la pluralidad de intereses locales. Por supuesto, los procesos de densificación debiesen ser sustentables y considerar el interés tanto de los vecinos futuros, que gozarían de la densificación, y de los vecinos actuales, que podrían verse afectados. De esta manera, los procesos de decisión debiesen densificar equilibradamente, evitando los efectos nocivos que podrían tener potenciales edificios hiperdensos. Asimismo, una densificación sustentable debiese considerar incrementos en bienes públicos y servicios como salud, educación, comercio, seguridad, etc.

Revertir la segregación debiese convertirse en una de las prioridades en materia de desarrollo urbano. Para ello, el Estado debe garantizar que las grandes infraestructuras e inversiones públicas sean aprovechadas para la construcción de ciudades más inclusivas, humanas y sostenibles.