



ENTREVISTA A LEONARDO BASSO, MIEMBRO DE LA
COMISIÓN PARA UNA POLÍTICA DE DESARROLLO URBANO

**“Santiago ha crecido sin
planificación y es una
ciudad sin alma”**

El documento de Política de Desarrollo Urbano que elaboró la Comisión Presidencial ya está concluido luego de ocho meses de intenso trabajo. Sin embargo, el texto oficial se entregará en abril de 2013, una vez que las Regiones lo revisen y hagan sus comentarios, los que podrán ser integrados al texto.

Mientras tanto, Leonardo Basso, uno de los 28 miembros de dicha comisión de trabajo, cuenta los pormenores de un desafío no menor: el de crear una política de desarrollo urbano definitiva, luego de cinco intentos por construirla a lo largo de 30 años, a saber, las Políticas Nacionales de Desarrollo Urbano oficialmente dictadas en nuestro país (1979 y 1985) y los diversos intentos de formulación de una nueva Política impulsados por los gobiernos anteriores. Con matices de intenciones diferentes, cada política es propia de su tiempo. La del 2012 apela por la sustentabilidad y la inclusión social.

¿Por qué falta una política de desarrollo urbano y cuál sería su alcance real?

Hay muchas situaciones en las cuales la suma de decisiones individuales genera un mal resultado. Son problemas con los que los investigadores del ISCI lidiamos comúnmente.

Lo que la política busca es tratar de dar una carta de navegación para ayudar ordenar las decisiones que muchísimos agentes toman, y que afecta a las ciudades y su crecimiento, de modo de obtener los resultados que queremos. Hasta el momento, Santiago ha crecido sin planificación y es una ciudad sin alma, sin corazón.

La idea de la política es establecer los lineamientos de una ciudad más amable y los pasos que se requieren para conseguirlo. Esto pasa por darles derecho a los ciudadanos a decidir qué tipo de ciudad quieren y, por tanto, proponemos cambios en materia de gobierno de las ciudades. Proponemos reemplazar o tomar atribuciones de municipalidades y ministerios y ponerlas en un gobierno regional o metropolitano. Esto existe en casi todas partes; las ciudades que nos quitan el aliento, como París, Londres y Vancouver, son ciudades que tienen un alcalde con enormes atribuciones.

¿Cuál es el alcance de la política?

Este es un documento que establece el marco en el cual las futuras legislaciones deben existir. Se propone la creación de un consejo permanente que vele por el cumplimiento de la política, pero los gobiernos ciertamente pueden actuar en contra de una política.

¿Por qué tantos intentos fallidos? Expectativas en torno a una propuesta que alguna vez se hizo y sólo quedó en eso.

Hubo tres intentos fallidos antes del nuestro. La diferencia de este intento con los anteriores es que esta es la primera vez que viene de una orden presidencial directa y que cuenta con un comité tan amplio que aumenta mucho las probabilidades de que los diferentes actores del país la aprueben. Quienes vamos a firmar el documento vamos de *chinjol a jote* por lo que debiera concitar un amplio apoyo. Si bien hay diferencias y preferencias de distintos grupos de intereses, prima la mayoría y, en casos en que los desacuerdos sean también importantes, serán puestos en consideración del Presidente y de la gente mediante una nota al pie en el documento con los disensos.

La comisión se ha reunido desde abril 5 a 6 veces al mes, en reuniones plenarias y por comisiones. ¿Qué se discute, cómo, cuáles son los puntos de convergencia y de divergencia?

En mi primera intervención en la comisión dije que estaba muy contento de que se crease esta instancia, pero que era sumamente agnóstico respecto del resultado, dada la enorme diferencia de intereses de la gente que estaba. Y la verdad es que hubo bastante más acuerdo del que se podría haber pensado que iba a haber. Las divergencias más importantes tenían que ver con visiones entre diferentes arquitectos: quienes decían que la ciudad debe crecer en extensión y quienes defendían el crecimiento vía mayores densidades.

Como decía, hubo mucho más acuerdo del que yo pensaba que iba a haber, incluido el aspecto institucional; había quienes decían que estábamos proponiendo demasiados cambios, que había que ir más despacio y ser más graduales, pero aun así no estaban en desacuerdo con las ideas planteadas. Otro tema en que hubo bastante diferencia fue en el rol de la autoridad a la hora de definir el espacio urbano: dejar crecer el radio urbano o ponerle límites. La conclusión en este punto fue que los encargados de la planificación territorial deben ver caso a caso el crecimiento para que la integración de proyectos sea continua y planificada.

Debo agregar qué, como estoy lejos de considerarme un experto en todo los temas que se tratan, organicé en la Sociedad Chilena de Ingeniería de Transportes, que presido, un comité de tarea para asesorarme. Este comité tuvo a 12 ingenieros trabajando en una propuesta del tema transporte para la comisión. Nos reunimos ocho veces en el año y terminamos entregando una propuesta al pleno de la comisión. De hecho, el comité de tarea ha seguido trabajando y entregará al público y a los ciudadanos un libro con su posición en los



Leonardo Basso

Profesor Asociado
División de Transporte
del Departamento
de Ingeniería Civil,
Universidad de Chile.
Presidente de SOCHITRAN.

principales temas urbanos. El apoyo de estos ingenieros de transporte ha sido fundamental para mí.

¿Quién estaría encargado de la planificación urbana?

Propusimos diferentes escalas de planificación y le asignamos esas escalas a diferentes órganos, algunos de los cuales hoy no existen. Los gobiernos regionales o autoridades metropolitanas estarían encargados de planificar. Y el consejo permanente velaría porque estas decisiones estén en línea con la política.

“El desafío que hemos asumido es elaborar un documento de consenso, que recoja los anhelos de nuestro gran país sobre cómo queremos que se desarrollen nuestras ciudades” dice el borrador de política ¿Cómo quiere la comisión que se desarrollen nuestras ciudades, cómo quieres tú que hagan las cosas?

La comisión se fijó en cuatro temas:

Ciudades integradas. Son ciudades con integración social, definida como el derecho a acceder los bienes y servicios que éstas pueden entregar; esto es deseable no sólo porque es justo, sino también porque la inclusión social disminuye los roces entre las personas y mejora la convivencia. Esta línea tiene dos aristas: , primero, mejorar el acceso a equipamiento, como comisarías, supermercados y consultorios. El Estado pone a la gente pobre en medio de la nada, porque el valor del suelo en la periferia es más bajo –el ejemplo actual es bajos de Mena– pero el Estado debiese ser el principal promotor del acceso a bienes, ya sean públicos y privados, por medio de regulación e incentivos. La otra arista es integración promoviendo que haya una mixtura de personas de diferentes ingresos en los barrios y comunas. Eso se hace mediante porcentajes de viviendas sociales en ciertos lugares o que los subsidios puedan estar en lugares más céntricos, etcétera.

Desarrollo económico. La ciudad debe poder competir en un mundo globalizado y generar riqueza por medio del empleo y la producción. Para eso hay que fomentar el que la gente se junte, cree y trabaje y combatir las cosas que frenan dicho desarrollo, como por ejemplo, la congestión. Hay materias interrelacionadas: si se quiere desarrollar la economía, hay que mejorar el transporte público, lo que permite mejorar también la integración social.

Medioambiente. Protección del medioambiente y sustentabilidad. Cómo hacer ciudades que sean amables hoy y que sigan siéndolo para nuestros hijos. Políticas de reciclaje, de uso de aguas grises y conservación del recurso agua, control de emisión de gases, explotación racional de las cuencas, etcétera.

Y el último punto fue el de la protección y creación de patrimonio. Cómo crear patrimonio e identidad para las ciudades, lo que va bastante más allá de conservar una linda fachada antigua.

Yo, por cierto, comparto la importancia de estos criterios, pero también hay consenso en la comisión de que esos objetivos no pueden ser alcanzados sin cambios que describimos en un quinto capítulo orientado a lo institucional y la gobernanza de las ciudades. Lo que se propone en esta materia es la creación de un Ministerio de las Ciudades, que recoge atribuciones del MOP, de Bienes Nacionales, Vivienda y de Transporte a lo menos. Nuestros cambios son drásticos. Concibe la creación de gobiernos regionales que tengan atribuciones que hoy no tienen, es decir, intendentes empoderados. Mi posición, que varios en la comisión compartimos aunque no va a quedar por escrito en el documento final -pero si pediré que quede recogida en una nota al pie- es que los intendentes sean electos.

Pormenores de un trabajo de equipo en donde hay representantes de empresas inmobiliarias, ciudadanía, autoridades y expertos.

Toda la gente en la comisión es bien docta y sabia en sus respectivas áreas. Hay dos organizaciones ciudadanas y vecinales, pero al final somos todos ciudadanos. La discusión ha sido enriquecedora, a veces vehemente, pero siempre respetuosa.

En cuanto a los pormenores, tengo un par de anécdotas que puedo compartir. Yo llegaba en bicicleta a La Moneda, lo que era poco comprendido en la guardia de palacio, quienes no creían que yo fuera invitado por el presidente. Las primeras veces me preguntaron qué documentos traía y para quién. Pero eventualmente se acostumbraron. En otra ocasión no me querían dejar entrar al ex Congreso Nacional con mi bicicleta plegable; así es que saqué todo el discurso de por qué se necesita una política de sustentabilidad y de lo paradójico que era que me invitarán a hablar de desarrollo sustentable pero me dijeran que le “faltaba el resepto a la institución” al llegar en bicicleta. Tras decirle al guardia que quienes le faltaban el respeto al país eran todos esos autos allá afuera que contaminaban, exigí que llamaran a un Senador que es parte de la comisión. Al final me dejaron entrar y dejé mi bicicleta plegable debajito del cuadro de don Bernardo O’higgins. A la vez siguiente, me recibió el mismo guardia, sonriente y me dijo “el amigo de la bicicleta, pase adelante!”. Así es que supongo que de a poco los prejuicios



-como el de 'cómprate un auto Perico!'- se superan.

Otro episodio especial fue cuando hubo un momento de realismo en la comisión, en el que algunos comisionados se dieron cuenta de que estábamos proponiendo cosas muy drásticas; hubo una especie de catarsis con el tema en que varios decían que esto iba a terminar guardado en un cajón. Pero varios pusimos paños fríos a este momento de incertidumbre. Mi posición es que la comisión fue creada por el Presidente así que pueden ocurrir una de dos cosas: o se genera un Decreto Supremo, lo que nos permitirá exigir públicamente que las acciones de las autoridades estén en línea con la política, o bien o no pasa nada y desechan el documento, lo que de por sí sería un hecho político mayor, que pondría el tema en primer plano. Por esto creo que el trabajo de ninguna forma será en vano. Superado ese bypass de inseguridad, seguimos adelante. El documento es radical, pero preferimos decir dónde creemos que debemos llegar y en la práctica ir implementando gradualmente la política.

Santiago cae un puesto en ranking de las ciudades con mejor calidad de vida, según la lista que elabora cada año la consultora Mercer. El estudio considera el ambiente político, social y económico, salud, educación y vivienda, entre otras categorías.

¿Cómo estas categorías son abordadas por la nueva política y de qué manera puede alcanzarse un desarrollo en este aspecto, teniendo presente que las ciudades con mejor calidad de vida según el ranking son Viena, Zurich y Auckland?

Con los rankings hay que ser cuidadosos porque tienen que ver con la forma en que se mide y qué es lo que se mide. Por ejemplo, en el caso de la vivienda en Latinoamérica, hay países que tienen resuelto el problema de los sin casa y

otros no, pero en las ligas mayores no se trata de si todos tienen o no un techo, sino de la calidad de la casa o a qué cosas tiene acceso desde esa vivienda.

Las ciudades mencionadas son muy planificadoras, y las ciudades con mayor planificación son más amables, porque se decide qué tipo de ciudades se quiere. La política se hace cargo del tema social mediante la integración. Porque una ciudad integrada es mejor para todos. Salud y educación forma parte del capítulo de equipamiento. Y en vivienda proponemos pensar en un concepto más integral, no sólo considerando los metros cuadrados, porque esta visión ha hecho que la vivienda social quede localizada al otro lado de la punta de la loma. La política considera que una vivienda es también su equipamiento y accesibilidad.

LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN ISCI RELACIONADAS CON EL DESARROLLO URBANO

Dentro del Instituto Sistemas Complejos de Ingeniería, son varias las líneas de investigación que abordan el problema del desarrollo urbano o temas relacionados, principalmente desde el transporte y el uso de suelo.

Concretamente, se abordan temas de diseño, financiamiento y tarificación óptima del transporte público; análisis intermodal o de la relación comparativa o integrada de los distintos medios de transporte; localización de viviendas, servicios, áreas verdes y otras actividades y análisis de patrones de movimiento. Las herramientas apropiadas para ello son la optimización, la microsimulación, los modelos microeconómicos y la econometría o estadística.