

VERSION IN EXTENSO
10 FOROS, 40 EXPOSITORES

Los textos siguientes corresponden a la transcripción literal, completa, de todo lo expresado verbalmente por cada uno de los expositores en los FOROS de Congreso Ciudades. Las transcripciones se hicieron a partir de la versión taquigráfica del registro de audio.

FORO 7: INTERVENCIÓN DE JUAN CARLOS MUÑOZ.....	1
FORO 7: INTERVENCIÓN DE JORGE DÍAZ	8
FORO 7: INTERVENCIÓN DE PATRICIA RETAMAL	14
FORO 7: INTERVENCIÓN DE LUIS VALENZUELA	19

FORO 7: INTERVENCIÓN DE JUAN CARLOS MUÑOZ

El señor JUAN CARLOS MUÑOZ.- Muchas gracias por esta invitación.

Para mí es especialmente atractivo venir a un evento que se dedica a pensar el tema de la ciudad.

Como algunos saben, yo vengo del mundo académico, lo mío siempre ha sido la ingeniería de transportes, pero la ingeniería de transportes resuelve un fragmento muy pequeño, incluso cuando uno está pensando en la movilidad. Y por eso es que me parece que el contexto adecuado para discutir la movilidad, la accesibilidad, es justamente cuando uno analiza las ciudades en su verdadera dimensión, en su completitud.

Quisiera agradecer, Patricio (*referido a Patricio Hales, Director de Planificación y Estrategia de Congreso Ciudades*), por esta invitación; esta provocación, además, y esta oportunidad que me permite reflexionar respecto de lo que han sido estos dieciocho meses ya de ser Ministro, y de cómo de alguna manera ayudar desde esa experiencia, y también gatillado en mis veinticinco años de académico y de hacia dónde yo creo que deberíamos avanzar.

Es evidente que las ciudades y la movilidad están íntimamente ligadas. La verdad es que, cuando uno piensa en la razón de las ciudades, tiene que ver con la eficiencia de estar juntos, de estar juntos para conectarnos, de estar juntos para tener acceso a oportunidades de trabajo, a oportunidades de estudio, a comercio, a diversión. Y, por lo tanto, para que esa accesibilidad ocurra, el sistema de transportes tiene que ser eficiente. Una ciudad que tiene un sistema de transportes que no opera es una ciudad que en su vocación más última no opera.

Y me gusta pensar que el rol del sistema de transportes al final es proveer no movilidad, es proveer conectividad y acceso, y para eso hay distintas formas.

Y me encanta, en ese sentido, pensar que transporte está con telecomunicaciones como una cartera, porque son dos formas distintas de dar conectividad y acceso. Como vimos en la pandemia, muchas veces a través de sistemas digitales pudimos conseguir parte de esa conectividad y acceso en contextos distintos.

Creo que esta conectividad y este acceso se vuelven especialmente complejos, especialmente difíciles, cuando estamos hablando de un planeta que está avanzando hacia estas megaciudades.

Cuando las ciudades son gigantes, cuando estas ciudades albergan - como esta- a 8 millones de habitantes u otras que en el planeta tienen 30 o, incluso, están avanzando hacia 40 millones de habitantes, por supuesto que ofrecer una conectividad expedita, segura, se vuelve cada vez más complicado.

Y estamos acostumbrados, entonces, ya en imagen, a ver estas megaciudades con lo que, de alguna manera, uno podría llamarles “megatacos”, que echan por tierra toda esa eficiencia asociada a la idea o a la búsqueda de vivir en ciudad. Esos megatacos nos enrostran la congestión, los problemas de carencia de espacio vial y, al final, más que de espacio vial, ¡de espacio público! Si al final estamos aquí para encontrarnos y no estamos aquí necesariamente para estarnos desplazando, creo que es clave pensar en cómo podemos abrir espacios para que eso ocurra.

Ciudades que son, más bien, sinónimo de contaminación; que son un desafío para el cambio climático y que están lejos de ir avanzando hacia las metas que les ponen en términos de reducir emisiones; ciudades que son ruidosas; ciudades que generan, además, siniestros viales y muerte producto de la falta de seguridad vial; es decir, ciudades en que el sistema de transportes, lejos de ser un factor que contribuye a una mejor ciudad, muchas veces es apuntado con el dedo como un espacio donde “yo no quiero estar”.

Ante ello, es bueno preguntarse cuáles son las ciudades más efectivas en términos de movilidad, en términos de acceso. Y suelen ser más bien ciudades compactas, ciudades con mayor nivel de densidad, pero que al mismo tiempo son capaces de combinar esa alta densidad con una alta distribución de parques y espacios de recreación.

Me gusta pensar, por ejemplo, en ciudades en las cuales... y a veces no son tan pequeñas. Cuando uno mira a Singapur, por ejemplo, uno dice: “Bueno, acá hay alto nivel de densidad”, pero, al mismo tiempo, son ciudades capaces de

combinar con buenos espacios verdes y que protegen esos espacios verdes como parte relevante de lo que es vivir en comunidad.

Da la impresión de que, cuando uno está mirando ciudades, es más razonable imaginar países que avanzan en múltiples ciudades de tamaño intermedio y no de una gran ciudad gigante, como hemos hecho nosotros en este país.

Personalmente, no me parece razonable el camino que hemos seguido. Hubiese sido mucho más atractivo, si uno pudiese llevar el tiempo atrás, seguir un modelo más como el holandés, que tiene muchas ciudades de tamaño en torno a 1 millón de habitantes, y no una gran Ámsterdam, de 8 millones de habitantes. Pensemos que Holanda tiene también 20 millones de habitantes, la misma cantidad de Chile; sin embargo, su distribución urbana es muy distinta a la nuestra, y yo creo que eso es clave para una mejor movilidad y una mejor calidad de vida al interior de esas ciudades.

Nos lleva también, respecto de la pregunta, respecto del rol del sistema de transporte urbano. Quienes planifican el sistema de transportes en una ciudad deberían -y aquí quiero hacer una analogía de dos ámbitos-, por una parte, tomar la ciudad que veo -y estoy pensando en mi rol como planificador de transportes, como Ministro de Transportes- y pensar en cómo la conduzco hacia una mejor ciudad, cómo resuelvo los problemas que veo, los dolores: dónde están las personas que están demorándose demasiado; dónde están los lugares en que la capacidad de transporte no es suficiente; dónde están los lugares en que el transporte se transforma en un obstáculo para la calidad de vida.

Pero también creo que hay un rol que no tomamos normalmente, que tiene que ver, más que resolver los problemas de la ciudad que veo, con cómo construyo la ciudad que yo quisiera ver. Y, probablemente, las inversiones que yo haría son distintas.

Y me gustaría aquí permitirme una licencia de leer parte de la canción de la *Fábula de los tres hermanos*, de Silvio Rodríguez. Alguno de ustedes la tiene que conocer. ¡Algunos la cantamos muchas veces en la playa...! Escogí algunas frases, dice:

*De tres hermanos, el más grande se fue
por la vereda a descubrir y a fundar
y para nunca equivocarse o errar
iba despierto y bien atento
a cuando iba a pisar.
De tanto, en esta posición, caminar
ya nunca el cuello se le enderezó
y anduvo esclavo ya de la precaución
y se hizo viejo queriendo ir lejos*

con su corta visión.

De tres hermanos, el del medio se fue (...)

y para nunca equivocarse o errar

iba despierto y bien atento

al horizonte igual.

Pero este chico listo no podía ver

la piedra, el hoyo que vencía a su pie

y revolcado siempre se la pasó

y se hizo viejo queriendo ir lejos

adonde no llegó.

De tres hermanos, el pequeño se fue (...)

y para nunca equivocarse o errar

una pupila llevaba arriba

y la otra en el andar.

Y caminó vereda adentro el que más

-el que más de los tres-

ojo en camino y ojo en lo por venir...

Entendiendo que esto es una analogía y que es sencillo hallar muchas imprecisiones a la analogía que estoy haciendo, creo que nosotros en Chile planificamos la ciudad como el hermano mayor, mirando el paso que viene y con poco o nulo foco en la ciudad que se desarrollará, y me parece que esto es un problema mayor. Estamos siempre resolviendo la ciudad insustentable y nunca construyendo la ciudad sustentable que requerimos.

Me gustaría volver al ejemplo de Quilicura.

Esta semana me tocó -como les contaba, creo- inaugurar la extensión de la línea 3 a Quilicura, a esta comuna de 270 mil habitantes. Esta no es una comunita, es una comuna en que la planificación de la ciudad puso a estos 270 mil habitantes encajonados entre dos autopistas urbanas. ¡Cómo uno puede sacar eficientemente un sistema de transportes, cómo puede darle conectividad y acceso a una comuna de 270 mil habitantes en que las salidas tienen dos autopistas que las restringen! Y por eso el Metro aparece como una solución extraordinaria. Pero estamos resolviendo un problema que a lo mejor nunca deberíamos haber generado.

Y construir ciudad me parece complejísimo, exige mirar múltiples dimensiones, de las cuales la movilidad al interior de la ciudad es solo una dimensión.

En este escenario, me gustaría, de nuevo, hacer una segunda analogía: de la ciudad con el cuerpo humano.

En la movilidad, las ciudades se ven más exigidas en las horas punta. O sea, si hay un momento en que la movilidad uno la dimensiona (cuántos trenes,

cuántas pistas, cuántos buses son para la hora punta), es en la hora punta, cuando toda la gente va a estar moviéndose, y es ahí cuando la ciudad tiene que funcionar. Y es allí cuando las emisiones, la congestión, el estrés, el ruido, se hacen insufribles, al punto en que vuelve a las ciudades contra el propio propósito que les da razón de ser. Y cuanto más usamos el automóvil en esos períodos, peor es la vida de nuestra ciudad.

Uno podría decir que esto ocurre en el cuerpo -si hacemos una analogía entre la ciudad y el cuerpo-, cuando hacemos ejercicio y nuestro cuerpo necesita oxigenación sanguínea al máximo. La hora punta es como cuando el cuerpo, nosotros estamos haciendo ejercicio: necesitamos oxígeno, necesitamos un flujo sanguíneo al máximo. Y allí evidentemente el hábito, por ejemplo, de fumar, se vuelve especialmente nocivo, contraproducente. Nuestros médicos nos sugieren, nos exigen limitar el hábito del tabaco, pues nos hace daño en los momentos claves y finalmente nos mata.

Por eso comparto lo que indica Jaime Lerner, el exalcalde de Curitiba, un gran urbanista y político, en cuanto a que el automóvil de alguna manera aparece como el cigarrillo del futuro, el cigarrillo de las ciudades.

Por eso invito a que mañana, en el Día Nacional sin Automóvil, hagamos un esfuerzo especial por dejar el automóvil en la casa. Sé que para muchos esto es imposible, pero pido que hagamos un esfuerzo y demos una nueva oportunidad a los modos alternativos: la bicicleta, la caminata, el transporte público.

Hoy muchos de nuestros científicos nos indican que la principal crisis, el desafío que vivimos como humanidad, es la emergencia climática. Hoy ya no hablamos de “crisis” climática, hablamos de “catástrofe”; esas son las palabras que estamos usando. Es imposible, cuando uno tiene hijos, quedar indiferente ante una frase así. ¡Es imposible!

Incluso, si uno dijera: “No, es que la probabilidad es relativamente baja de que esto ocurra”. Bueno, ¡ponle una probabilidad que tú quieras! 20 por ciento de probabilidad de catástrofe: ¡uno toma todas las medidas habidas para evitar ese 20 por ciento!

Los científicos nos dicen que es mucho más que eso, que la probabilidad de avanzar hacia una catástrofe climática es enorme. Por lo tanto, creo que es clave que nosotros tomemos las medidas adecuadas para poder avanzar.

Y es muy rápido que desde el sistema de transportes la herramienta que se disponga sea la herramienta de la electromovilidad.

Ahora, me gustaría, con mi pasado de ingeniero de transportes de modelamiento matemático, estructurar el problema de la crisis climática en el transporte a través de una ecuación, que yo creo que va a ser muy fácil para ustedes de entender.

Lo que nos preocupa son las emisiones que se generan en una ciudad, y voy a describir esta ecuación en cinco factores que se multiplican.

Primero, las emisiones de una ciudad dependen de cuántas personas hay en la ciudad: el doble de personas, el doble de emisiones, probablemente. Y ahí entra la pregunta de qué es mejor: ¿una ciudad de ocho millones u ocho ciudades de un millón?

Segundo, ¿cuántos viajes hacen esas personas al día?

Por supuesto, el teletrabajo nos mostró que hay una oportunidad, se pueden hacer menos viajes; pero la verdad es que tampoco es tan masivo, es como un 5 por ciento de los viajes que realmente se pueden traspasar al teletrabajo. Pero es valioso.

Tercero, ¿cuál es la distancia promedio de esos viajes? ¿Son viajes de 15 kilómetros? ¿Son viajes de 3 kilómetros? ¿Son viajes de 500 metros? Y eso nos pone de cabeza a la mirada de si nosotros logramos reducir la distancia de viaje a la mitad, eso tiene el mismo efecto en reducir las emisiones, porque vamos a haber reducido las emisiones a la mitad. Y voy a argumentar que lo reduce ¡mucho más que la mitad!, porque cuando el viaje es más corto, los modos de transportes más sustentables se vuelven más atractivos.

Y eso me conduce al cuarto elemento, que es no solamente cuánto es el kilómetro por viaje, sino que cuánta energía gastamos por viaje. Y si yo viajo en automóvil, moviendo un vehículo de una tonelada, es distinto a si camino, si muevo una bicicleta o si comparto un tren o un bus con muchas otras personas. La energía es menor y, de nuevo, el impacto, gigante.

Y quinto, el último elemento, es ¿cuántas emisiones de carbono yo genero por unidad de energía? Y recién ahí entra la electromovilidad.

Yo creo que en este foro no podemos perder de vista que el sistema de transportes también se juega en los cuatro otros factores, no solamente en transformar nuestra combustión interna a electromovilidad, porque lo único que vamos a estar logrando es resolver el problema del cambio climático y no vamos a estar abordando ni los problemas de espacio vial, ni los problemas de congestión, ni los problemas de siniestros viales, que son extraordinariamente relevantes.

Quisiera recordar un contexto interesante.

Uno de los primeros triunfos que tuvimos como Ministerio fue que nos tocó llevar adelante el transporte para el plebiscito constitucional.

Veníamos precedidos de una elección presidencial en que había sido un escándalo la falta de transporte público; ustedes se acordarán. Se argumentó, incluso, que esto había sido manipulado para evitar que la gente pudiera votar.

E hicimos dos cosas: uno, le cambiamos a la gente el lugar de votación a uno que estuviera cerca de su domicilio; dos, cambiamos los contratos laborales con las empresas para que todos los conductores estuvieran disponibles.

El transporte público no fue tema, a pesar de que votó el doble de personas. ¡Increíble!

Y eso nos habla de lo que está arriba de la mesa: planificar las actividades.

Por eso es tan atractivo lo que dice la alcaldesa de París: “Quiero una ciudad de quince minutos”. Es una provocación, ¡pero por Dios que es acertada!

Lamentablemente, nuestras ciudades evolucionan justo en la dirección opuesta: con poca capacidad de planificación; con poco esfuerzo realmente por poner las actividades, el comercio, cerca de donde las personas habitan. Más bien, al revés. Tenemos una ciudad que -por ejemplo, Santiago- se expande, se expande y se expande hacia el oriente, y esa gente que vivía en San Miguel, que estaba *ad portas*, al ladito de su trabajo, ahora resulta que el trabajo está cada vez más lejos, a pesar de que no se cambió ni siquiera de domicilio.

Acá tenemos un tema grande, un tema fuerte, asociado a cómo evolucionan las ciudades y cómo resolvemos los problemas intersectorialmente.

Me tocó estar la semana pasada (el viernes) en Talca, inaugurando con el Ministro Montes viviendas sociales. Bueno, mi preocupación es, si estamos poniendo gente en la periferia de Talca, ¿cómo va a llegar la gente al centro desde ahí? Mi preocupación, más que estar en la inauguración, era ir a tomar la micro, para ver dónde toma la micro la gente, cómo va a llegar, qué conectividad tiene, porque ahí es donde se juega la sustentabilidad de Talca, no solamente en que esas personas que necesitan un domicilio lo puedan tener.

Creo que es clave esta forma de mirar el tema -entiendo que ya tengo poquito tiempo-; creo que tenemos que trabajar en temas de corto, mediano y largo plazo en forma conjunta. El Ministerio de Transportes es muy bueno para resolver problemas de corto plazo, pero son los problemas de largo plazo y los problemas estructurales los que tenemos que trabajar juntos.

Y este tipo de foros me parece especialmente atractivo para poder avanzar hacia una ciudad inteligente, que entiendo que es el foco de este evento.

Muchas gracias por esta oportunidad.

FORO 7: INTERVENCIÓN DE JORGE DÍAZ

El señor JORGE DÍAZ.- Muchas gracias.

Lo primero es saludar y agradecer a los organizadores de este Congreso Ciudades; también a los expositores por entregar una visión respecto de las materias que son importantes para el desarrollo de los territorios.

Primero, lo que quiero contextualizar, y respondiendo quizá a una de las premisas indicadas en un principio, es que las crisis de las ciudades no se resuelven solo y necesariamente con fierro y cemento. Y es porque las dimensiones de una vida en ciudad requieren también otras tantas características y circunstancias que, desde luego, son importantes para mejorar la calidad de vida, porque sin dudar el objetivo final siempre va a ser que vivamos mejor.

(El orador apoya su intervención con una presentación digital).

Frente a esto, quiero abordar dos temas.

Primero, las brechas de inversión que existen desde las regiones.

Ustedes saben que yo soy gobernador de la Región de Arica y Parinacota, una región extrema, bifronteriza además, que ha sufrido no solamente todos los estragos de una migración irregular desatada durante mucho tiempo, sino que además una delincuencia vinculada al crimen organizado internacional, la que ha puesto en peligro el avance y el desarrollo de nuestra región y, desde ahí, hacia el resto del país.

Pero la pregunta también se relaciona con la manera en cómo se descentraliza el país. La descentralización lleva un poco más de dos años -recordaba el Ministro *(referido a Juan Carlos Muñoz, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones)* los dieciocho meses desde que se instaló este nuevo Gobierno central-, pero los gobiernos regionales nacen el 14 de julio del año 2021 y nacen, por primera vez, con un mandato ciudadano, que además tiene una segunda complejidad, porque hubo que modificar culturas funcionarias y otras maneras que son difíciles de abordar cuando se enfrenta un nuevo proceso.

Entonces, evidentemente que en esta descentralización se avanzan tres pasos y se retroceden dos; se avanzan cinco y se retrocede uno. Porque, finalmente, hasta hoy, es un proceso con demasiados ajustes en el traspaso de competencias: que se terminan, que se exigen, que se devuelven, que se entregan, y todavía está en pleno proceso de análisis, de construcción.

Pero siempre recordemos que las necesidades para un nuevo Chile son distintas, pensando en cada una de las regiones, en cada uno de los territorios. Chile no es igual. Chile tiene dificultades tremendas y absolutamente dispares en cada uno de los territorios. Y por eso surge la necesidad de que en cada una de las regiones

exista una gobernanza adecuada y capaz de enfrentar el progreso y desarrollo de las ciudades y de las regiones.

Además, queríamos contarles algunas soluciones regionales que nos parecen interesantes, sobre todo desde modelos de mejorar calidad de vida y de hacerse cargo de las urgencias y de proyectar el crecimiento del territorio con infraestructura pública.

Una de ellas es la Fundación Acrux. Bueno, sabrán que en todas partes, en todas las regiones hay dificultades con las listas de espera, lo que ha sido un problema enorme durante mucho tiempo y, más aún, en una región como la nuestra, porque la cantidad de tiempo que espera un ciudadano para acceder a la atención de un especialista es enorme.

Bueno, acá tenemos una estadística que me gustaría que la pudiésemos revisar.

En promedio, en el total del país, un ciudadano espera 386 días para que lo atienda un especialista; o sea, espera más de un año, donde quizá la patología que la originó se pudo haber extinguido o la persona incluso haber fallecido. Cuando miramos regiones, vemos que algunas sobrepasan mucho el promedio: 440 en Antofagasta, 357 en Los Ríos, 428 en Viña del Mar.

Pero, en el caso de Arica, son 119 días. ¡Y parece raro! No es que en Arica haya tantos especialistas, ni que exista una condición dispar en una región extrema como la nuestra. No es que existan quinientas universidades que den la carrera de Medicina, ni que se especialicen los médicos. Eso pasa porque tomamos una decisión regional, con fondos regionales, para que nuestros ciudadanos, nuestros habitantes, no tengan que esperar tanto como esperaba el resto.

Por eso esta reducción obedece a que tengamos el menor tiempo de espera a nivel país. Y es gracias a que una fundación se hace cargo. Viene de Santiago; traslada a los profesionales a Arica; atienden en horarios en que la infraestructura hospitalaria no es utilizada -o sea, atienden viernes en la tarde, sábados y domingos-; hacen los exámenes con ellos, los atienden. Esto redujo a niveles históricos la lista de espera, y esto durante tres años consecutivos.

Un tercer aspecto que quiero comentarles es cómo la frontera también tiene un aspecto diferenciador.

A propósito de la discusión del Presupuesto de este año 2024, cada región, por supuesto, aspira a tener un presupuesto mayor para el desarrollo de su territorio, y eso es lógico. ¡Quién no quisiera más recursos para atender tantos problemas existentes! Pero el factor frontera ha sido un tema que, por lo menos para nosotros, hasta antes era un factor que no implicaba ningún tipo de riesgo, ¡ninguno! Todo lo contrario, éramos muy felices yendo a Perú; disfrutábamos de Tacna, que

está a minutos de la ciudad de Arica, a menos de una hora de camino. Entonces era algo realmente favorable y positivo para la región.

Pero luego, con la pandemia, se cierran las fronteras; ingresa una migración irregular desatada, sin ningún tipo de control, donde en medio de esa crisis migratoria también empezaron a ingresar delincuentes vinculados a bandas de crimen organizado internacional como el Tren de Aragua; en específico, la banda de “Los Gallegos”, que ustedes habrán sabido por la prensa que es muy compleja. Empezó desde Arica y Parinacota hacia las otras regiones del norte, y desde ahí al resto de las regiones del país.

Eso trajo muchas complejidades. ¿Por qué? Porque hizo variar la ruta de desarrollo en infraestructura pública. No sacábamos nada con tener grandes y bonitas plazas si los ciudadanos no las iban a utilizar, si iban a estar escondidos dentro de sus casas por temor a sufrir cualquier tipo de delito vinculado a estas bandas organizadas internacionales.

Y es por eso que tuvimos que hacer variar nuestra inversión, y destinamos el 30 por ciento del presupuesto regional, ¡el 30 por ciento del presupuesto regional!, para que pudiéramos hacer frente a estas bandas organizadas de crimen internacional, que además posicionaba a la Región de Arica y Parinacota con una cifra que era horrible: la mayor tasa de homicidios en el país estaba en Arica y Parinacota.

Por eso la frontera sí es un aspecto diferenciador notoriamente: no es lo mismo invertir, desde luego, en infraestructura pública en Santiago que en Arica.

Por eso se empezó a dar algo bien extraño en mi región. Estas bandas empezaron a tener formas horribles de homicidios: personas calcinadas que amanecían en lechos de río, cuerpos cercenados en distintas partes. La PDI, junto con Carabineros y la Fiscalía, empezaron a hacer un trabajo gracias a esfuerzos regionales, incluyendo la creación de una unidad especializada en el combate contra el crimen organizado a través de un sistema único, que pudimos trabajar con el Ministerio Público.

Por primera vez un Gobierno regional buscó una fórmula para robustecer al Ministerio Público, incluyendo vehículos blindados para los fiscales, que precisamente ahora, después de un año y medio, recién está en discusión en el Gobierno central.

Pero, además, ustedes habrán visto que el líder de esta banda internacional, que está en Venezuela, escapó de la cárcel de Venezuela, y ya Carabineros ha indicado con alerta de seguridad por si alguien lo ve en el territorio nacional, lo que complejiza aún más no solamente a mi región, sino que al resto de las regiones del país.

Bueno, esto implicó varias decisiones. No tan solo fortalecer a la Fiscalía, sino que también fortalecer a Gendarmería de Chile, porque indudablemente nuestra cárcel no era de alta seguridad (llegaban los imputados a situarse en esa cárcel); también a la PDI con un sistema único a nivel país, que es el sistema ABIS, que permite un registro facial, biométrico y de voz de todos los migrantes que ingresaba por pasos irregulares a Chile y que además estaba conectada con las bases de datos nacionales e internacionales, incluyendo la Interpol. De modo tal que es la única prefectura en el país que puede dar fehacientemente identificación de personas que han ingresado por pasos irregulares. Esto costó una brutalidad de miles de millones de pesos, asimilable a la construcción prácticamente de una escuela de alto estándar: más de 6.500 millones de pesos.

Y esto empezó a tener consecuencias positivas en la ciudadanía, en la región: los indicadores empezaron a bajar.

Y ahí quería mostrarles algunas intervenciones que tuvimos, con un video, que yo creo que refleja y resume el trabajo que pudimos realizar, en comparación a lo que pasaba a nivel nacional.

(Se reproduce un video que muestra parte de una entrevista televisiva al expositor).

Esto, en breve, implica algo bien importante y responde quizá a un análisis que se hacía en un principio.

No sacamos nada con destinar inversión pública sin atender otras urgencias de las ciudades, sin que podamos analizar contextos, y los contextos son muy importantes al momento de una inversión pública.

Bueno, ahora hay un proceso de discusión presupuestaria, que agobia en el caso de la región. Es una región que ha sido castigada, porque, comparando presupuestos -uno siempre tiende a comparar, y quizá no son siempre útiles las comparaciones-, a nuestra región le corresponde un 30 por ciento menos que a la penúltima y un 40 por ciento menos que a la antepenúltima.

Por lo tanto, un desafío es que las zonas extremas, que tienen problemas diversos, puedan tener condiciones y capacidades distintas. ¿Y esto por qué? Porque, cuando uno empieza a revisar estas comparaciones presupuestarias, da la impresión de que algo pasa con la equidad territorial que no se está atendiendo. Esto influye en la inversión que se hace en infraestructura pública y vial.

Hay algunos diarios regionales que en los últimos días han hecho eco respecto del presupuesto de la región. ¿Por qué? Porque existe un factor que a nosotros nos llama mucho la atención, y es que la inversión privada ha decrecido en el caso de Arica y Parinacota: el PIB ha disminuido un 6,6 por ciento. Pero, por otra parte, una respuesta que debiese existir del Estado es precisamente tener brazos

más fuertes para compensar o equilibrar esto. Pero lo que hace es todo lo contrario: tener brazos más débiles, lo que impide muchas veces que el desarrollo se realice.

Dentro de esta inversión pública en infraestructura, que nos parece muy interesante, está la creación de un tren urbano -precisamente lo hemos trabajado mucho con el Ministro de Transportes- que una el centro de la ciudad con el sector norte de Arica. Esto, porque hay una vía férrea, que es el ferrocarril Arica-La Paz, que no se está utilizando, que cruza como una cicatriz en medio de la ciudad de Arica y que, al alero de las necesidades actuales, debe promoverse este tren urbano que recorra la ciudad.

Cuando uno mira Arica, la Región de Arica y Parinacota, da la impresión de que es una región extrema muy pequeña, pero la comuna de Arica es extremadamente grande, comparada casi como Quilicura -que, a todo esto, ya hace poco inició, tal como lo decía el Ministro, la extensión de la línea 3 del Metro-, que tiene una cantidad de habitantes muy similar: Arica, 265 mil, y Quilicura, 270 mil. Por lo tanto, son casi iguales.

Una segunda inversión que a nosotros nos motiva es una planta desaladora. Vivimos en una zona desértica, por lo que indudablemente el agua es un factor muy importante.

Además, internamente, la movilidad urbana quizás no es tan distinta respecto de otras regiones, pero tiene un aspecto diferenciador. Y aquí quería compartir con ustedes lo que pasó hace mucho tiempo atrás, a propósito de la descentralización, con lo que se vivió en Arica respecto de la Junta de Adelanto. Con el Presidente Ibáñez se inicia esta Junta de Adelanto en Arica, que promovió y proyectó una ciudad moderna, con amplias vías estructurantes de la ciudad, incluso con pasos bajo nivel en aquellos años -estamos hablando de la década del cincuenta-, con obras que quedaron finalmente para el desarrollo de nuestra región.

Hay un proyecto de ley que implica regiones más fuertes, pero también se requiere infraestructura para sostener necesidades de la región: con urgencia un centro de radioterapia oncológica. Nuestros pacientes se tienen que trasladar a otras regiones del país para buscar este tipo de soluciones.

Y, bueno, las infinitas necesidades que son, por supuesto, siempre, siempre muchísimas. Pero hemos estado trabajando y abordándolo desde una dimensión distinta.

Nuestra región es una región nueva; cumple ahora, el 8 de octubre, solo dieciséis años, a diferencia del resto de las regiones del país.

Solo indicar que es muy importante que las políticas se hagan cargo de las necesidades de los territorios, que las ciudades y las regiones obedecen no solamente a una inversión en infraestructura pública, sino también a condiciones de vida necesarias para el desarrollo humano.

Y, claro, cuando hacíamos algunas reflexiones con Patricio (*referido a Patricio Hales, Director de Planificación y Estrategia de Congreso Ciudades*) cuando llegué a este foro, comentábamos algunos aspectos vinculados a que recién, en seis años más, se cumplen cien años desde que nuestra región se incorporó al territorio nacional. Y vemos que aún existen carencias que no están cubiertas. Y eso, por supuesto que deja en una posición mucho más grave el desarrollo equitativo de todo el territorio.

La Región de Arica y Parinacota por sí sola no es Chile; pero Chile sin ella tampoco lo es.

Muchas gracias.

FORO 7: INTERVENCIÓN DE PATRICIA RETAMAL

La señora PATRICIA RETAMAL.- Muchas gracias.

Bueno, primero agradecer la invitación y felicitar a quienes han hecho posible el espacio. Es un espacio de diálogo necesario para construir ciudades más justas.

Y lo que venimos a presentar tiene relación con cómo responder a la crisis, pero desde la perspectiva de las mujeres y niñas, más bien, desde la perspectiva de género.

La perspectiva de género en la ciudad es una discusión que ha evolucionado durante décadas a nivel mundial, liderada por académicas, activistas que buscan explorar cómo el espacio urbano es vivido y sentido de forma diferente por hombres y mujeres.

Así la geógrafa Doreen Massey tempranamente afirmaba: “No interesa ya el simple retrato estático y descriptivo de los lugares, sino que importan los procesos y la comprensión de las estrategias de poder que hay detrás de dichos procesos”.

(El orador apoya su intervención con una presentación digital).

En América Latina este debate ha estado en marcha desde la década de los ochenta. Entre los esfuerzos notables, se encuentra la creación de la Red Mujer y Hábitat de América Latina y el Caribe, creada en 1989, que reúne a mujeres de trece países de la región para dialogar sobre las ciudades y resaltar la violencia de género que históricamente han experimentado las mujeres y niñas, pero analizada desde una perspectiva espacial, considerando nuestras distintas realidades culturales.

Académicas como Ana Falú de Argentina, Lourdes García Vázquez de Ciudad de México, Silvana Pissano de Montevideo, Uruguay, y Paula Soto, chilena radicada en México, han identificado cómo la ciudad a menudo perpetúa los regímenes de género y dominación masculina. ¿Por qué? Porque la ciudad ha sido construida y diseñada para un sujeto único; como si todos hiciéramos el mismo recorrido, sin reconocer nuestras diferencias, cuestiones básicas, como la división sexual del trabajo, que también condicionan los usos diferentes del espacio.

En el contexto nacional, figuras como Olga Segovia, urbanista dedicada a los estudios aplicados y académica sobre el derecho a la ciudad desde una perspectiva de género interseccional; Lake Sagaris, reconocida académica y activista por la promoción del transporte urbano sustentable y equitativo; María Elena Ducci - que hace muy poco nos dejó-, quien fue fundadora y directora de la corporación Ciudad Viva, y Paola Jirón, actual Presidenta del Consejo Nacional de Desarrollo Territorial, han ampliado el debate a través de sus investigaciones y han permitido

complejizar los conceptos propios del urbanismo, ampliándolos a la ciudad que cuida, la movilidad y cuidados, las rutas seguras para mujeres y niñas y la justicia con perspectiva de género.

Estos avances demuestran que la incorporación de la perspectiva de género en la discusión urbana es resultado un esfuerzo colectivo de años, impulsado por el movimiento que ha diversificado significativamente el debate, incluso con el movimiento feminista. Y acá hay algunas imágenes de lo que hicimos para mayo del 2018, donde se alza un movimiento ampliado de mujeres por el derecho a vivir en espacios libres de violencia de género. Ahí es donde levantamos, a través de la Red Mujeres por la Ciudad, la consigna “Mujeres, la ciudad es nuestra”, con otras organizaciones, activistas y mujeres decididas a disputar la ciudad.

Por otro lado, es esencial reconocer que no es igual habitar en zonas residenciales de estratos sociales medio altos, con buena conectividad, iluminación y seguridad pública y privada, que vivir en áreas periféricas, aisladas, oscuras y peligrosas. En estos dos contextos podemos identificar cómo la infraestructura urbana puede generar barreras materiales y simbólicas para mujeres y niñas; promover el miedo, e incluso generar escenarios perfectos para que ocurran delitos de carácter sexual, como los sitios degradados o los microbasurales.

En este sentido, la discusión también está intrínsecamente relacionada con los aspectos económicos y de clase. Y como señala Zagal, 2023, esta perspectiva ha enriquecido y ampliado nuestra comprensión de la problemática de la violencia urbana, ya que se ha identificado cómo la acumulación de valor a través de, por ejemplo, el mercado inmobiliario puede influir en la vida cotidiana de las mujeres y niñas, imponiendo límites y barreras en forma de “barreras espaciales”, dirá Paula Soto.

Esto se traduce en el confinamiento territorial, que afecta espacialmente a mujeres más empobrecidas, donde la planificación y el diseño urbano desempeñan un papel crucial.

Un ejemplo de este problema lo vimos en la auditoría de género que hicimos el año 2019 en las salidas y accesos de las diez estaciones de la línea 6 del Metro de Santiago; para ese momento, uno de los metros más modernos de América Latina.

La auditoría con perspectiva de género, de acuerdo a un grupo de académicas y activistas catalanas de la colectiva Punt 6, “es una herramienta de evaluación urbana que permite comprobar la aplicación transversal de la perspectiva de género en el urbanismo, tanto en los espacios como en la gestión, a partir del análisis integral de los aspectos sociales, físicos y funcionales de un entorno concreto”.

Para realizar este ejercicio, creamos y aplicamos una encuesta a mujeres que salían e ingresaban del Metro. Queríamos saber: ¿cuáles son las condiciones de seguridad para niñas y mujeres?; ¿cómo se relaciona la construcción de estas estaciones en el entorno que se instalan?, y ¿cómo es percibida la seguridad para las mujeres encuestadas, tanto en el día como en la noche, en todas estas salidas y accesos de las diez estaciones del Metro que atraviesa seis comunas de la Región Metropolitana? Y esto lo hicimos con un grupo de voluntarias, que ahí ven en la imagen.

Entre los datos que arrojó la encuesta, quisiéramos destacar uno en particular: la percepción de inseguridad durante el día y la noche, que pueden ver en ese gráfico.

Las encuestas indicaron que las mujeres sienten mayor inseguridad tanto en el día como en la noche, de igual prevalencia, en las estaciones del poniente: Bío Bío, Franklin, Pedro Aguirre Cerda, Lo Valledor, Cerrillos. En cambio, en aquellas ubicadas en el sector oriente, por ejemplo, Inés de Suárez, Los Leones, la sensación de inseguridad predomina pero principalmente de noche, aunque en menor proporción que en las antes ya mencionadas.

El informe completo lo pueden descargar en ciudadfeminista.cl.

Estos resultados ilustran que la percepción de seguridad y el acceso a un entorno seguro están vinculados estrechamente al diseño y a la planificación, así como a las dinámicas económicas y sociales que influyen en la vida cotidiana de las mujeres en la ciudad.

Por lo mismo, la sensibilización sobre estos temas y las actividades que podamos hacer, en conjunto con la academia, con las activistas y también con la sociedad civil, dan cuenta de un proceso progresivo en torno a la sensibilización, a la información y a la escucha activa sobre la percepción de las mismas mujeres en la ciudad, y cómo esta se percibe, se vive en la vida cotidiana.

En esta materia Chile ha avanzado por un mejor desarrollo urbano, transporte justo y vivienda. Solo por mencionar algunos hitos: la Política Nacional de Desarrollo Urbano del año 2014; la Política de Equidad de Género en Transportes, creada el año 2018; la ley de acoso sexual callejero, que tipifica un tipo de violencia de género en el espacio público, formalizada el año 2019 y, por último, la ley que se acaba de aprobar sobre Integración Social en la Planificación Urbana, Gestión de Suelo y Plan de Emergencia Habitacional, que contempla para todos sus instrumentos la transversalización de la perspectiva de género.

Además, y esto es muy importante para nosotros, la creación del Consejo de Desarrollo Territorial, liderado por Paola Jirón, que fue excoordinadora del doctorado que curso, Territorio, Espacio y Sociedad.

Me tomaré este último hito para hablar de territorio.

El comenzar a discutir de territorio desde la perspectiva de género puede significar una ventaja epistémica, en la medida que pueda aportar nuevas visiones y perspectivas que son invisibles desde el centro, mejor dicho, desde el centro urbano.

Las experiencias de las mujeres, considerando su género, clase y territorio en el que habitan, confabulan experiencias únicas en las que están marcadas por barreras, desde la dificultad de acceder a transporte público en un sector rural, como nos cuenta Soledad en La Pitra, Marchigüe, Región de O'Higgins. Cuando le preguntamos por transporte, ella dice: "Sí, pasa una micro en la mañana a las 7:20 y después a las 12:30 de la tarde, porque va a Santa Cruz la micro y vuelve a las doce y tanto, y sale a Santa Cruz y luego llega acá como a las 2:00, 2:30, y ahí ya no pasa más. Ya no pasa más transporte por acá. Y si nos ocurre algo, tenemos que salir a la carretera, algo así como ocho kilómetros".

O como transmite Fabiola, a quien encuestamos en la salida del metro Franklin, al preguntarle por su intermodalidad: "Aquí, cuando llego a la estación, me viene a buscar mi hijo mayor o mi marido todos los días. Tengo que caminar aproximadamente cinco cuadras, pero no las camino sola".

Estas experiencias no solo marcan la calidad de vida de las mujeres, sino que el ciclo completo de la reproducción social. Es decir, el trabajo remunerado, las responsabilidades de cuidado y el pensar siempre en el autocuidado.

Por ello, las decisiones políticas sobre territorios justos deben considerar estrechamente las voces de las mujeres diversas de forma temprana, que permitan poner en el centro las necesidades básicas relacionadas a la seguridad, al cuidado, a la movilidad y al trabajo.

Al mismo tiempo, las metodologías deben ampliar las miradas, desde la clásica desagregación por género hasta la mejora en las preguntas. Por ejemplo, en vez de preguntar por los sitios seguros o la percepción de seguridad, como nosotros hicimos, podemos ampliar las preguntas porque, ya que las respuestas son las clásicas (más guardias, más seguridad, más infraestructura, pero de aquella que observa), podemos preguntar por los sitios de confianza, y las respuestas van a ser: "Bueno, necesitamos más espacios de descanso, más espacios de encuentro, más espacios de cuidado".

Una iniciativa que va en esta dirección es la creación de centros comunitarios de cuidado y protección, que son equipamientos comunitarios urbanos y rurales para la sostenibilidad de la vida, con enfoque de cuidados, género y reducción de riesgo de desastres, parte también integral de la futura Política Nacional Integral de Cuidados. Esta es una política de iniciativa pública que piensa la ciudad desde una infraestructura de cuidados.

Otra iniciativa que podemos destacar, y aquí vemos la interseccionalidad o las escalas en donde se puede aplicar desde la política nacional a la política local, es el ex asilo de ancianos de la congregación de Hermanitas de los Pobres, que será transformado en el primer Centro de Cuidados Municipal, por parte de la Municipalidad de Santiago, luego de un diagnóstico de la situación de los cuidados en el territorio.

Por lo anterior, hablar de infraestructura de cuidado, considerando las dimensiones de movilidad, violencia y viendo aquellos detalles, acuerdos, encuentros, arreglos sobre los cuidados, nos permitirá construir territorios más seguros y, en este caso, nos permitirá construir territorios alineados con una infraestructura de cuidados.

Muchas gracias.

FORO 7: INTERVENCIÓN DE LUIS VALENZUELA

El señor LUIS VALENZUELA.- Muchas gracias.

Agradezco, primero que nada, la invitación. Agradezco la presencia de todas las personas acá en la sala y, por supuesto, de muchas personas conocidas, amigos, amigas, desde hace mucho tiempo.

Un placer estar acá.

Y agradezco también a toda la organización del Congreso Ciudades en estas temáticas.

El Ministro (*referido a Juan Carlos Muñoz, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones*), antes de retirarse, me pidió presentar las excusas. Tenía que estar en La Pintana. Igual usted, don Patricio (*referido a Patricio Hales, Director de Planificación y Estrategia de Congreso Ciudades*), dio las explicaciones del caso; pero me pidió reforzar eso. De todas maneras, está su equipo acá, para seguir adelante con la conversación.

Creo que, hablando del Ministro y de lo que él conversó, como también el Gobernador (*referido al Gobernador de Arica y Parinacota, Jorge Díaz*) y Patricia (*referido a la expositora Patricia Retamal*), las presentaciones anteriores no pudieron haber sido mejor para la temática sobre la que voy a conversar hoy día, a través de un trabajo principal que hemos hecho en el Centro de Inteligencia Territorial: la preocupación por el bienestar humano y el bienestar humano territorial, y cómo podemos brindar y ofrecer evidencias para las conversaciones del futuro de nuestras ciudades. Más bien, vamos a ir cambiando la palabra a “territorio”.

(El orador apoya su intervención con una presentación digital).

Efectivamente, como Patricia lo mencionaba desde la perspectiva femenina, desde la perspectiva de mujeres -perdóneme si me equivoco en alguna de las rúbricas-, yo creo que estamos, tal como ella lo reflejaba, en un proceso de transformación continuo del ámbito relacional donde vivimos.

Lo llamamos “la crisis de las ciudades”; lo llamamos “la ciudad machista”, “la ciudad jerarquizada”, “el país centralizado”, “el país poco eficiente en su conectividad”, etcétera. Todos son procesos de continuo ámbito relacional respecto de cómo vivimos.

Y vivimos en un medio que nos contiene. Ninguno de nosotros es ajeno a ese medio que nos contiene.

Parte de este proceso de cambio, de transformación, tiene que ver con un sujeto respecto a otro sujeto; en cómo continuamente la manera de relacionarse y convivir está mutando y se está transformando. Pero también el ser humano, no solamente entre seres humanos, sino que el ser humano con el territorio, y el territorio a su vez con el ser humano.

Porque no somos, ninguno de nosotros, ajenos a un ámbito de vida, a un ámbito concreto territorial en el cual practicamos, ejercemos, vivimos, percibimos. Y están relacionadas nuestras emociones en cuanto a un territorio.

Ese territorio lo podremos llamar “ciudad”, lo podemos llamar “barrio”, lo podemos llamar “una condición rural”, “una condición urbana”, lo podemos llamar “ciudad”. Lo que sucede en ese territorio es continuamente una convivencia. Y esa convivencia en el territorio está sujeta a una condición cultural, condición cultural de ponernos de acuerdo, de saber cómo queremos y qué queremos como modo de vida.

La condición cultural de la mujer frente a una conversación o condición cultural que antes se aceptaba: que el territorio se constituyera como una visión patriarcal, una visión machista. Hoy día parece que está cambiando.

El Ministro hablaba de la condición cultural de los fumadores y cómo esa condición cultural hoy día ha cambiado.

El territorio se vive y se establece bajo esa condición de convivencia. No solamente el territorio, sino que además hoy día la comunicación, la digitalización.

El territorio es algo directo, pero también es algo indirecto.

La ciudad, el campo, el barrio, todo ese lugar habitable, al cual estamos cada uno de nosotros sujeto, son espacios de convivencia humana. Es lo territorial.

Nos alegra profundamente el cambio del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano por un Consejo Nacional de Desarrollo Territorial, que en vistas de esta conversación, es un consejo nacional de los espacios de convivencia humana.

El territorio, en ese sentido, se transforma en la convivencia.

Somos los seres humanos, quienes estamos conversando y relacionándonos, los que vamos generando adaptaciones de cómo queremos que el territorio funcione.

La descentralización está transformando el territorio. Así lo decía el Gobernador Díaz. Chile nunca más va a volver a ser el Chile antes de la descentralización. Es un nuevo Chile, es una nueva conversación, es una nueva cultura. No se puede hablar de un Chile centralizado.

A su vez, la convivencia va a ser transformada por esa descentralización también. ¿Cuánto presupuesto asignamos? ¿Cuántos recursos? ¿Cuántas competencias van, vienen, quedan, se pasan o no se pasan?

Por ende, lo que hace a una ciudad es la convivencia de sus habitantes; y a eso le llamamos “territorio”.

Entonces, ante la pregunta que establece este Congreso: ¿qué debe hacer la política pública frente a la crisis de nuestras ciudades?, en todos los aspectos, cualquiera que sea, la convivencia es un problema humano.

No es urbano, no es rural. La ruralidad no tiene un problema de convivencia. La ciudad en sí misma no tiene un problema de convivencia. El problema de convivencia es humano.

La transformación del territorio, de las ciudades, del campo, etcétera, se va a producir en esa convivencia. Podrá ser una convivencia convenida, convergida, dialogada o no. Por ende, no son las ciudades.

En ese sentido, no hay nada inhumano en una ciudad, como no sea nuestra propia humanidad. La ciudad en sí misma no es una personalidad ajena, que es terrible, que en sí es segregada. Nosotros como seres humanos, en nuestra convivencia, tenemos internalizada la cultura de la segregación.

Es así que la segregación y la periferización no son solamente de una ciudad, no son solamente de Santiago; es nacional, es regional, es rural, es urbana.

Por alguna razón, cuando viajamos por Chile, nos encontramos con esas mismas condiciones de segregación y de periferización, de la escasez de bienestar, de la condición de pobreza extrema de la mujer rural -estábamos conversando con Patricia de su tesis doctoral-.

La concentración de riqueza y oportunidades calzan con el mejor bienestar; mientras que la periferización es esa acumulación de escasez, que se va replicando en todas las ciudades: se replica la contaminación, se replica la falta de eficiencia del transporte.

De eso hablamos cuando hablamos de la convivencia.

La transformación cultural, social, política, económica es la eliminación de la segregación, de la precariedad y de la periferización del bienestar. Es una conversación y es un cambio cultural que tenemos que estar dispuestos a realizar.

El Ministro de Transportes daba el ejemplo de Holanda, con la misma cantidad de población. Tengo un hijo que vive, trabaja, estudia y practica su deporte en Holanda. Vive en la ciudad de Ámsterdam, que tiene, creo, que alrededor de 900 mil habitantes, y trabaja todos los días en la ciudad de Utrecht. Y el sistema de transporte se plantea no solo básicamente desde la eficiencia o algo -todo el mundo reclama allá del transporte; que es pésimo, que no llega a la hora, etcétera-, sino que se plantea como si el país completo fuera una ciudad y la ciudad, un barrio.

De hecho, mi hijo se traslada de Ámsterdam a Utrecht a trabajar todos los días, de una ciudad a la otra, y se demora lo equivalente que nos podríamos demorar trasladándonos desde Plaza de Maipú hasta la estación El Golf a trabajar.

¿Debemos replicar ese modelo holandés? No. Pero sí es una manera acordada de cómo convivir y cómo vivir, a la cual se ajustan las infraestructuras y los sistemas territoriales para que funcionen de ese modo.

Es necesario, en ese sentido, abandonar ideas preconcebidas de ciudad.

¡Es cierto, tenemos que actualizar los planos reguladores!
¡Absolutamente!

Por favor, que alguien aquí, en esta sala, me levante la mano si cree que con actualizar los planos reguladores vamos a solucionar los problemas de segregación, los problemas de contaminación, los problemas de seguridad, los problemas de congestión, la ciudad agresiva para las mujeres.

¡Por favor, alguien levante la mano, si sinceramente cree que se van a solucionar!

En cambio, sí podemos anticipar ideas sobre cómo podemos convivir - le podemos llamar “ciudad”, “barrio”, “cuenca”, “región”, “provincia”-, cómo queremos vivir el futuro. Esos son los desafíos de cómo vivir juntos, que son el diseño del futuro común de lo común -se me repitió ahí la frase, está mal fraseada, perdonen; fue el último cambio a última hora de anoche, que recomiendo nunca hacer-.

Efectivamente, la convivencia y los desafíos de cómo queremos vivir juntos están insertos día a día en las condiciones de nuestra vida, porque hay una incoherencia total que hemos generado con nuestras acciones al no atender cómo queremos vivir juntos, en relación a ese mundo en que anhelamos vivir. Lo que hacemos no es lo que queremos.

La pregunta central que también ha aparecido en las presentaciones que me han antecedido, que las agradezco mucho nuevamente: ¿qué es lo que queremos querer?

¿Le podemos preguntar a la ciudad eso? “Ciudad, usted ¿qué es lo que quiere querer?”.

¿Tenemos la participación para poder hacer la pregunta “qué es lo que queremos querer”?

¿Tenemos los espacios democráticos de voces para poder preguntar “qué es lo que queremos querer”?

¿Nos dejan preguntar en un plan regulador “qué es lo que queremos querer”?

Es una pregunta central.

Porque toda comunidad, todos aquellos que convivimos en un “nicho territorial” -llamémoslo así para no dar los adjetivos que hemos estado sacando para afuera-, va a buscar su bienestar.

Piensen ustedes, reflexionen: dónde vivimos, cómo vivimos y qué es lo que buscamos.

¿Buscamos cambiar todo siempre? ¿Buscamos modificarlo? Lo vamos a hacer, si vemos que está amenazado nuestro bienestar. Lo vamos a hacer, si vemos que puede mejorar nuestro bienestar.

Toda comunidad siempre va a querer, en ese sentido, conservar su bienestar. Toda comunidad siempre requiere un territorio, también, para conservar su bienestar. Ninguno de nosotros aquí es ajeno a un territorio. Todos estamos vinculados a un territorio y todos buscamos conservar ese bienestar, ese estar bien.

Todo territorio, en ese sentido, es un soporte esencial de una comunidad para hacer efectivas esas potencialidades de su propio desarrollo humano, según su propia cultura.

En una de las primeras exposiciones, en la primera sesión del Congreso, uno de los expositores hablaba sobre cuál es la intensidad en la ciudad. No tenemos una medición de cómo ver las intensidades en las ciudades.

Nosotros lo entendemos: cómo podemos mirar y buscar evidencia para comprender dónde se juntan y se relacionan las condiciones de bienestar para las comunidades; y cómo podemos relacionarlas a un soporte esencial, que es el territorio.

El territorio no es el fin, pero es el medio también para poder tener ese soporte.

Porque somos conservadores en nuestro modo de vivir, somos conservadores en nuestro estar bien.

Y queremos implementar, desde el Centro de Inteligencia Territorial, como un testimonio de vinculación con el medio -como se llaman en las universidades, frase que me parece se queda cortísima, cortísima-; queremos ser testimonios de un aporte real de valor agregado a nuestra sociedad, a través de una mirada del territorio.

Desde esa perspectiva, hemos ideado un modelo de cogestión de desarrollo en territorios: la matriz de bienestar humano territorial, la cual apunta a tener tres características, tres ámbitos de preocupación.

Una matriz de evidencia que sirva como una generación de conocimiento y análisis; es decir, que este hablando del bienestar, que lo esté traduciendo, parámetros complejos del territorio hacia esas condiciones de conocimiento.

Que también sean articulaciones e integración de sistemas. Esto es, cómo entender el transporte desde el bienestar, cómo entender la vivienda desde el bienestar, cómo generar vivienda social inclusiva, pero inclusiva en qué, y traducirla en algún bienestar.

Cómo también ser partícipe o ser complementariedad, monitoreo, seguimiento. Hay instrumentos y herramientas de planificación. Entendida la planificación, en este sentido, como poder tener las conversaciones de cómo queremos vivir, qué es lo que queremos querer.

Y así, sucesivamente, hemos puesto esta matriz, en un primer gran trabajo con la Subdere, a disposición de todos los gobiernos regionales y municipales. Está adentro de las plataformas de la Subdere para su uso. Se usa continuamente no solamente para entender cómo es el bienestar en los diversos territorios urbanos, rurales, la totalidad de todo Chile, sino que, además, se simulan escenarios.

Estamos trabajando en vincular comunidades; es decir, cómo las comunidades en conversaciones podemos dar características de peso específico a los indicadores que están puestos en la matriz, que son una totalidad de dieciocho indicadores.

Hemos ofrecido a universidades regionales el traspaso completo de todo el algoritmo, de toda la mecánica, de toda la plataforma para que, efectivamente, empecemos a hablar de descentralización, desde esa perspectiva.

Y también la hemos hecho partícipe a empresas, sector privado y mercado en términos generales, con una muy buena acogida.

Lo que vemos, en ese sentido, con sistemas de indicadores que se relacionan a esta condición de cómo convivir, tiene que ver con poder fortalecer la gestión. La gestión del territorio, la gestión de cómo queremos vivir juntos, para así tener una mayor incidencia de la política pública; de nuevo, la política pública no solamente entendida como lo que hace el Estado, sino lo que hacemos la sociedad.

Para eso poder generar, finalmente, algunos ámbitos, algunos lugares, algunos espacios de anticipación en base a evidencia, no solamente de reacción, sino que de poder anticiparnos. Y con eso poder ir siendo capaz de dialogar y de conversar en los desafíos de cómo queremos vivir juntos, o la coherencia en el vivir.

Así, sucesivamente, cada vez que se empieza a utilizar evidencia de este tipo, que puede ser complementada, que puede ser enriquecida, poder abordar temáticas como transporte, inclusión social, medio ambiente, seguridad, desastres naturales, etcétera, etcétera.

Me señalan que estoy en el tiempo.

Había algunas diapositivas adicionales; los dejó invitados a conocer la plataforma. Después las podemos compartir en redes para que ustedes puedan tenerlas.

(Se le da un tiempo adicional al expositor).

Bueno, muchas gracias. Muy amable.

Me indica cuando me pase del alargue que me han dado.

La matriz, en términos de su mecánica, es un set de indicadores - dieciocho indicadores- que establecen un modo de ver la coherencia relacional basada en evidencia; la coherencia relacional, en términos de lo que hablábamos, de lo que es vivir juntos y qué es lo que entendemos por bienestar.

Lo que hacemos -y hemos construido- a lo largo de todo Chile -hoy día, además, estamos viendo fuertes posibilidades de poderla incorporar en México y en Colombia, en varios estados como también en ciudades-, desde una mirada de cada una de las manzanas de todo el territorio nacional -a nivel de manzana- y de cada una de las entidades rurales a nivel nacional, es tomar la densidad de personas. Ahora estamos trabajando para poder hacer otras miradas específicas; por ejemplo, mujeres, ancianos, niños. El territorio de la niñez es un gran tema.

Con esa densidad de personas lo que hacemos es que el modelo hace que caminen a lo largo de nuestra red vial, a través de un sistema de transporte público, a través de un auto, a través de una bicicleta, o caminando -principalmente, la accesibilidad local es de caminata-; y eso tiene tiempos de recorridos a los servicios de educación, equipamientos deportivos, salud, colegio, etcétera. Están todos catastrados, seis tipos de equipamientos públicos que se ven, que se miden, y la cantidad de equipamiento.

Y eso devuelve hacia esa manzana, a esa entidad rural con la densidad que tiene, la oportunidad de acceso a ese bienestar, o lo que había dicho cierto expositor en las primeras presentaciones de este Congreso: el potencial de accesibilidad o de poder vivir una intensidad de territorio, en términos de bienestar.

Lo que hoy día hemos podido hacer, entonces, es que esta mirada de coherencia relacional basada en evidencia nos permite parametrizar cualquier situación de vida respecto de ese bienestar en cualquier lugar de todo Chile -en una cuenca, comparar barrios, comparar ciudades, comparar regiones-; poder establecer, desde esa mirada, en conversaciones con el sector público, privado y, sobre todo, las comunidades, cuáles pueden ser los niveles de indicadores de estándares, de metas acordadas, convenidas como un modo de vida, para que sean puestas como una meta orientadora de lo que se puede atender para poder entender lo que es una brecha de bienestar territorial.

Porque las brechas de bienestar territorial no son las mismas a lo largo de Chile. Es decir, la evidencia debe dejar de ser centralizada y tiene que ser puesta en valorización con las conversaciones de aquellos que viven en un territorio.

¿Qué significa que haya 6 metros cuadrados de acceso a área verde para una comunidad? Para una puede significar que es muchísimo; para otra puede significar que es poquísimo.

Y no solamente eso: entender a las mujeres, a los niños involucrados en esa brecha.

Pero también hoy día tenemos la posibilidad de hacer simulaciones; es decir, mirar prospectivamente escenarios de cómo se pueden solucionar ciertas brechas: ¿qué es lo que se prefiere, un gran parque o varias plazas?

Y así, poder dialogar y poder conversar en las nuevas situaciones de bienestar humano territorial.

Estas son las oportunidades de bienestar de territorio no solamente como un fin para el desarrollo, sino como un medio del desarrollo.

Está visto también desde la perspectiva de lo que es Naciones Unidas y el desarrollo humano, el cual establece que el crecimiento no es el crecimiento del PIB, de la renta, como un desarrollo, sino que el desarrollo es efectivamente este proceso reflexivo, participativo de las preferencias, de lo que necesitamos, de lo que valoramos, como un incremento de nuestras necesidades y de nuestras capacidades, de lo que queremos ser y hacer. Queremos ser y estar educados; queremos ser y estar saludables. Y esa capacidad individual es un desarrollo social, el cual es habilitado a través del territorio.

Por eso es tan necesario, urgente, dar oportunidad a esas fuentes de libertad y bienestar; la libertad en el sentido de poder tener acceso a esas oportunidades. Y nuestros recursos, obviamente, las competencias, los presupuestos regionales son medios e instrumentos para lograr esto.

Pero recordemos que toda comunidad busca su bienestar y siempre lo va a querer conservar. Somos conservadores de nuestro modo de vivir.

Y toda comunidad requiere un territorio como soporte esencial para hacer efectivas las potencialidades de su propio desarrollo humano.

Muchas gracias.

(Aplausos).

Ahí está la página web donde pueden ver la matriz, en nuestro sitio web. Lo que está reflejado acá es la plataforma de análisis territorial, disponible en Subdere. Está mi correo electrónico.

Cualquier persona que quiera conocer la plataforma, que tenga un taller de inducción, como también de simulación de escenarios de la plataforma, encantados de que nos contacten.

Muchas gracias.