

SELECCIÓN DE FRASES DE INTERPELACIONES Y PROPUESTAS A LA POLÍTICA EXPRESADAS POR LOS EXPOSITORES EN EL FORO N°7 DE FECHA 28 DE SEPTIEMBRE 2023*.

Nota de agradecimiento. Para hacer esta Selección, **Congreso Ciudades** revisó la exposición de cada uno de los cuarenta participantes en los foros. Para esta tarea, CC recibió la colaboración eficaz, cuidadosa y oportuna de **la Biblioteca del Congreso Nacional**, cuyo equipo siguió rigurosamente los criterios establecidos por **Polística**. Por tanto, toda la responsabilidad de escoger los párrafos de lo expresado por cada expositor recae sobre **Polística**.



Selección de frases del expositor N°1 en el Foro N°7

JUAN CARLOS MUÑOZ, Ministro de Transporte

Sobre el sentido de la ciudad en las decisiones de la política:

*“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.**”*

Sobre los desafíos que enfrentará la política:

*“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.**”*

Sobre los desafíos que enfrentará la política:

* Las selecciones se presentan en el orden en que se hicieron las exposiciones.

“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.”

Sobre los desafíos de la política:

*“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.**”*

Sobre la dicotomía entre urgencia y la planificación en la discusión política:

*“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.”

Sobre la dicotomía entre urgencia y la planificación en la discusión política:

*“... 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.”*

Sobre los desafíos en la construcción de la ciudad que debe abordar la política:

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

Sobre los desafíos en la construcción de la ciudad que debe abordar la política:

*“**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.”

“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.”

Sobre la sostenibilidad en la discusión política:

“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.**”

Sobre la sostenibilidad en la discusión política:

“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.**”

Sobre la dicotomía entre urgencia y la planificación en la discusión política:

“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.”

Sobre la dicotomía entre urgencia y la planificación en la discusión política:

“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.”



Selección de frases del expositor N°2 en el Foro N°7

JORGE DIAZ, Gobernador de Arica y Patrinacota

Sobre la diversidad del país en la discusión política:

*“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.”*

Sobre la relevancia del contexto en la discusión de la política:

“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.”

Sobre la equidad en la discusión política:

*“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.”*

Sobre la equidad en la discusión política:

“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.”



Selección de frases de la expositora N°3 en el Foro N°7

PATRICIA RETAMAL, Plataforma Ciudad Feminista

Sobre la perspectiva de género en la discusión política:

“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”.”

Sobre la perspectiva de género en la discusión política:

“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.”

Sobre la equidad en la discusión política:

*“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.”*

Sobre la diversidad del país en la discusión política:

*“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.*

Sobre las nuevas sensibilidades que se debe abordar en la política:

*“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 podemos 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.”*

Sobre los impactos de la política sobre las personas:

*“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.**”*

Sobre los impactos de la política sobre las personas:

*“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”.*

Sobre los impactos de la política sobre las personas:

*“...**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.**”*

EXPERIENCIAS DE POLÍTICA

Sobre espacios para el 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”.*

Sobre espacios para el cuidado

*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.***



Selección de frases del expositor N°4 en el Foro N°7

LUIS VALENZUELA, Director Centro de Inteligencia Territorial
UAI

Sobre los cambios en la política que requiere la descentralización:

*“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.”

Sobre los desafíos que tiene la política:

“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.”

Sobre los acuerdos que requiere la política:

*“¿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.”

Sobre la consideración del territorio en la política:

*“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.

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.”

EXPERIENCIAS DE POLITICA

Sobre una herramienta para el análisis territorial:

“ 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.

Sobre una herramienta para el análisis territorial:

*“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.”