

## De la sombra a la luz urbana

El drama social causado por el reciente terremoto en la zona central de Chile es lamentable y esperanzador a la vez. Lamentable por la pérdida de vidas y destrucción de viviendas e infraestructura, esperanzador porque nos recuerda que la vida no termina con la muerte en esta tierra y que la ciudad a reconstruir puede ser mucho mejor que la antigua.

Es en las ciudades donde se genera la mayor parte del producto del país; es en ellas donde está concentrado el capital físico de éste, ya sea productivo o la propia vivienda; es en las urbes donde la gente se juega su verdadero standard de vida; es en éstas donde vive más del 85% de la población del país. La razón de ser de las ciudades es económica, por la mejora sustancial del intercambio de bienes, servicios e ideas que en ellas se realiza en relación a un escenario en que todos estuviesen dispersos. Pero si están mal estructuradas, su eficiencia decae y por ende, su generación de riqueza. Operativamente, la ciudad funciona bajo un complejo sistema de transportes cuya eficiencia es básica para su generación de riqueza. Es por ello que la problemática del Transantiago es mucho más importante que, por ejemplo, la productividad de Codelco: 15 minutos de atraso diarios en los viajes de la ciudad significan pérdidas de US\$ 1.300 millones anuales; 15 minutos de mejoramiento, lo inverso<sup>1</sup>. Para Codelco existe una solución, que pasa por transformarla en una sociedad anónima que reparta anualmente dividendos a sus dueños, cada uno de los 17 millones de chilenos que va a velar por su próximo pago<sup>2</sup>; para las ciudades, la solución está en fomentar la libre competencia de los suelos bajo un esquema que garantice que se internalicen las externalidades, exigiendo standards mínimos en soluciones de transporte, equipamiento y áreas verdes que deberían responder a las necesidades agregadas de éstas. Dichos mínimos tendrían que ser consistentes con los niveles de países desarrollados, especialmente con sus tasas de motorización convergentes a dos personas por auto. A su vez, cada ciudad debería tener diseñada una matriz básica de transporte con vías estructurantes transversales, longitudinales y orbitales expandibles en función de los tráficos que se cobraría por la vía de peajes urbanos. Por último, es básico que todas las ciudades estén bien conectadas entre sí, cobrando a los usuarios por dicha infraestructura, así como deberían estar preparadas para caídas en las densidades poblacionales a la mitad de las actuales en el mediano plazo, duplicando sus superficies para igual población (por ejemplo, prepararse para un Santiago que baja su densidad de cerca de 80 habitantes por ha a 40 habitantes por ha, lo que significaría pasar a ocupar un área de 140.000 has).

Es bajo este escenario que ahora hay que reconstruir las ciudades afectadas y las que no lo fueron. Para las segundas, nunca es tarde partir; para las primeras, el terremoto les dio el puntapié inicial. En el caso de éstas, se deben conjugar tres elementos: la política social que debería ir en ayuda focalizada en la mitad más pobre del país, las carreteras urbanas – principalmente concesiones - que forman parte de su matriz de transporte y la necesaria mayor competencia en el mercado de capitales, que afecta a todos los sectores. Como política, se podría aspirar a casas de un mínimo de UF 1.000, en que el Estado daría un subsidio de hasta UF 500 como parte de su política integral de apoyo social y el saldo sería financiado

---

<sup>1</sup> Supone 10 millones de viajes diarios x valor hora x 0.5 factor ajuste trabajo x 0.25 horas x días efectivos

<sup>2</sup> Codelco: Back to the People [www.outsider.cl](http://www.outsider.cl)

a largo plazo por entidades operando competitivamente, evitando así que el subsidio se terminara perdiendo en tasas de financiamiento más altas que las debidas. No hay que olvidar que los sectores afectados aportarían el suelo que hoy ocupan, que muy bien podría equivaler a UF 200 por vivienda. A su vez, los nuevos barrios menos densos quedarían estructurados para gente que tiene o muy pronto va a tener su propio auto, conectados al resto de la ciudad. Lo que sería imperdonable es que por esta urgencia se terminara generando nuevos campamentos que no tienen mayor destino, por su rápida obsolescencia y porque más tarde son muy difíciles y costosos de mejorar, tanto al interior como respecto al conjunto de la ciudad. Para evitar lo anterior, temporalmente se podría ayudar por la vía de un bono de arriendo, que permitiera a esas personas hoy afectadas mantener una relativa cercanía con sus fuentes de trabajo, entregándoles posteriormente las casas definitivas. Dichas viviendas se construirían bajo un esquema de licitaciones competitivas por barrios.

Un Concepción así rediseñado e intervenido podría constituirse en un verdadero ejemplo para el resto del país. Si el país pudiese generar 200.000 soluciones habitacionales anuales bajo este esquema, que implicarían una bonificación anual máxima de US\$ 4.000 millones, equivalentes a casi el 10% del presupuesto fiscal anual, se daría origen a una solución de corto y largo plazo que no sólo impactaría positivamente la generación de riqueza por parte de las ciudades, sino que también mejoraría fuertemente el standard de vida de sus habitantes.

En resumen, un terremoto que nos llama a subir la mirada en el más amplio sentido de la palabra.

Manuel Cruzat Valdés

Santiago, Chile

5 de marzo de 2010