

Tiempos críticos en las ciudades

La operación eficiente de las ciudades es condición básica para que éstas generen riqueza. Dado que el 90% de la población del país vive y trabaja en ellas, cuesta entender que su funcionamiento integral no sea todavía una de las principales políticas públicas para alcanzar el desarrollo. Si hay una “bala de plata” para acercarse a éste - o alternativamente un peso muerto para alejarse -, ésta reside en la operación competitiva de aquellas. Recorrer y vivir el dinamismo de las ciudades en Estados Unidos es francamente instructivo.

¿Cómo es esto? La actividad económica está hecha de infinitas transacciones, comunicaciones y contactos entre los agentes económicos. Si la interacción cae, el menor espacio en que todos participan reduce las posibilidades de llegar a soluciones óptimas entre las partes. Una ciudad colapsada desde el punto de vista de transporte condena a sus habitantes a operar de manera ineficiente, generando menor riqueza que su verdadero potencial. Ahí radica el gran drama, o la gran oportunidad.

A modo de ejemplo, una pérdida improductiva de 5 minutos diarios por viaje en Santiago en día hábil, o 385 millones de horas anuales, equivale a US\$ 2.400 millones o 0.9% del PIB chileno, una cifra tres veces superior a la pérdida financiera anual del TRANSANTIAGO. Y lo que ocurre en Santiago también se ve reflejado en Valparaíso y Concepción. El problema es general.

Partiendo de una baja tasa de motorización, Chile va a duplicar su parque automotriz a 10 millones al año 2030. Tecnologías tipo Uber, que utilizan más eficientemente el stock de autos en sus tiempos libres, pueden reducir eventualmente esta cifra, pero el cuadro general de congestión ligado al mayor movimiento vehicular va a seguir siendo igualmente desafiante. Si ya es palpable el colapso de nuestras grandes ciudades, la necesidad de pronto acordar planes de transporte estructurales e integrales en ellas es obvia. Aún más, hoy las zonas más vulnerables desde el punto de vista de transporte son también las más periféricas y donde se han concentrado los estratos más pobres de la población. Las carreteras urbanas integrales – en las cuales pueda circular transporte público también - constituyen la gran solución para la eficiencia operativa e integración de las ciudades, superior incluso a la expansión complementaria del Metro o trenes de cercanía, por su versatilidad y capilaridad como red.

A los planes maestros estructurales urbanos se necesita agregar competencia en los suelos de manera sustancial, tanto entre ellas como al interior de éstas. Bajo un contexto de caídas en las tasas de interés en las últimas dos décadas, el suelo y el resto de los activos se han apreciado, pero la autoridad ha exacerbado el alza en los valores del primero por la vía de restringir arbitrariamente tanto la expansión horizontal de las ciudades así como su natural densificación en zonas mejor habilitadas desde el punto de vista de transporte. Demás está decir que una escasez artificial de suelo que puede dar origen a una burbuja inmobiliaria es ciertamente incompatible con una correcta política pública. Como en todos los mercados, uno de mayor profundidad donde pueda participar cualquier suelo y al cual sólo se exija condiciones de desarrollo razonables, terminando con límites urbanos arbitrarios, tiende a solucionar esta escasez. Si además se revierte una trayectoria regulatoria inorgánica que ha terminado reduciendo el potencial de construcción en las grandes ciudades en magnitudes mayores - 50% en la última década en las comunas céntricas de

Santiago, por ejemplo -, contemplando densidades mínimas en zonas privilegiadas de transporte, el cuadro mejora. Si, por último, las ciudades se conectan entre sí de manera efectiva, el mercado del suelo se amplía así como las posibilidades de desarrollo conjunto de éstas. En este sentido, un tren rápido concesionado que una el centro de Santiago con aquel de Viña y Valparaíso ciertamente contribuye a esto y equivale a acercar un millón de personas de Puente Alto a Santiago.

Las ciudades son complejas y sus magnitudes de operación y generación de riqueza, masivas. Las torres en la Rotonda Atenas, aún cuando bien intencionadas, son una solución absolutamente marginal a nivel de la ciudad. La integración en éstas se va a dar conectando de manera efectiva a todos sus habitantes con accesos equivalentes a sus servicios. Un Central Park (340 has) en Cerrillos (250 has) podría muy bien ser parte de la solución, a modo ejemplar; un rebalanceo de las prioridades fiscales para resolver la marginalidad, otro; una revisión a las inversiones públicas en transporte, déficit y tarifas, otra; subsidios portables de vivienda o arriendo, también; el término del concepto de límite urbano, esencial; una densificación mínima en zonas prioritarias de transporte, instrumental. En otras palabras, el equilibrio debe ser global.

Manuel Cruzat Valdés

30 de julio 2018