

6,5% de población del Gran Valparaíso accede a ideal de "ciudad de 15 minutos"

ESTUDIO. Investigadores UDLA revisaron situación del área metropolitana a la luz del modelo urbano que permite que los hogares se hallen a no más de un cuarto de hora de funciones y servicios básicos.

Rosa Zamora Cabrera
 rosa.zamora@mercuriovalpo.cl

Definida como un modelo de organización urbana que permite que cada hogar se encuentre a no más de un cuarto de hora de las funciones y servicios básicos necesarios, desde salud hasta educación y comercio, entre otros, la ciudad de 15 minutos constituye sin duda una aspiración general.

Para Chile, "la idea se alinea con las recomendaciones realizadas en 2013 por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) para reducir el uso del automóvil, lo que apunta a generar nuevos modos de organizar la vida urbana, entendiendo la complejidad de los territorios, la movilidad y la necesidad de revitalizar áreas netamente residenciales para generar vida de barrio", señalan Juan Correa Parra, José Francisco Vergara Perucich y Carlos Aguirre Núñez, de la Universidad de las Américas, autores de un estudio sobre el tema.

Expertos en geografía humana, planificación urbana y evaluación de proyectos inmobiliarios, su trabajo, "La ciudad de 15 minutos en Chile: análisis empírico para Gran Santiago, Concepción y Valparaíso", es resultado de una investigación aplicada como parte de las líneas de investigación del Centro Producción del Espacio de la Universidad de las Américas y del proyecto de Fondo de Innovación para la Competitividad Regional (FICR) de la Región Metropolitana llamado Ciudad Mayor.

Evaluar qué tan cerca o lejos están las mencionadas áreas metropolitanas de implementar una ciudad de 15 minutos fue el objetivo del estudio. Lamentablemente, "nuestros hallazgos indican que aún existen muy bajos niveles de acceso a ella, si bien esto puede resolverse, dado que muchos sectores observados permiten entender que con algunas transformaciones funcionales se pueden configurar subcentralidades para generar nuevos espacios de 15 minutos", plantean entre sus conclusiones.



EN EL GRAN VALPARAÍSO LOS SECTORES CÉNTRICOS MARCAN LA PRESENCIA DE "BARRIOS DE 15 MINUTOS".



"Aún existen muy bajos niveles de acceso a este modelo, si bien esto puede resolverse".

José Francisco Vergara
 Coautor de la investigación

24 FUNCIONES URBANAS

Para la consecución de su objetivo, los autores trabajaron en la caracterización de las composiciones sociodemográficas de aquellos sectores con mayor posibilidad de avance hacia la implementación de la ciudad de 15 minutos; realizaron un levantamiento cartográfico de 24 funciones urbanas esenciales a menos de un cuarto de hora y construyeron perfiles sociodemográficos de dichas áreas.

La funciones: educación

básica y media, salud primaria, secundaria y terciaria, farmacias, plazas, parques, canchas, centros deportivos, cuarteles de Carabineros, cuarteles de Bomberos, paraderos de buses, bibliotecas, museos, librerías, cine y teatro, centros culturales, centros de culto, bancos y cajeros, administración pública, supermercados, ferias y ferreterías.

El estudio constató que en el Gran Valparaíso son los sectores céntricos los que marcan la presencia de barrios de 15 minutos. "En esto se puede reconocer el plan de Valparaíso con énfasis en el sector del Almendral y avenida Argentina, apenas por debajo de avenida Alemania, y el frente marino de cerro Barón y Lecheros hacia avenida Argentina", señala.

"Para Viña del Mar se refleja una importancia en el eje de avenida Libertad desde avenida San Martín hasta calle Quillota, y en el centro en el eje de calle Valparaíso y Álvarez. Otros sectores con barrios de 15 minutos son el centro de Quilpué y el de Villa Alemana. No obstante, llama la atención que Concón no presenta esta subcentralidad, al igual que el sector Reñaca o Curauama", agrega el informe.

José Francisco Vergara plantea que "en general, en Valparaíso, a medida que uno se acerca al puerto desde los

cerros, comienza a aparecer la ciudad más funcional y donde las distancias son menos exigentes con el acceso a los servicios. Sin embargo, dado que existe una intensa vida de barrio en los cerros, se puede plantear que es fundamental mejorar la presencia de servicios en espacios con condición de centralidad en esos mismos sectores, evitando los desplazamientos al plan".

PERSPECTIVA PEATONAL

"Una ciudad de 15 minutos se piensa desde la perspectiva del peatón, lo cual permite reducir el impacto ambiental de la sociedad urbana, a la vez que aumenta la calidad de la salud mental de las personas, junto con su estado físico", expone el estudio sobre este modelo.

"Se trata de un modelo urbano que privilegia una optimización en el uso de suelo sin exprimir sus virtudes, buscando aumentar la oferta de servicios a nivel de espacio público, que se refleja en mejores espacios para caminar y que privilegian el uso del transporte público", complementa.

De las ciudades que fueron consideradas en el estudio, la que tiene mayor población en ciudad de 15 minutos es Santiago (9,3% en nivel de alto acceso), seguido de Valparaíso (6,5%) y finalmente Concepción con 3,5%.

24

funciones urbanas

esenciales se consideraron en el estudio, desde salud y educación hasta comercio.

JÓVENES Y MAYORES

Un hallazgo que los autores consideran significativo es que gran parte de los subcentros están dominados por población joven de estratos medios altos, "lo que podría indicar que la ciudad de 15 minutos podría estar excluyendo a otros grupos de población joven sin suficiente poder de compra para pagar la vida en estos espacios de alta funcionalidad urbana".

"No obstante, también es relevante el hallazgo que se hizo en las áreas metropolitanas de Concepción y Valparaíso, donde los adultos mayores de 75 tienden a ubicarse en sectores de 15 minutos. Nuestra hipótesis al respecto es que esas personas ocupan espacios consolidados de las metrópolis, barrios antiguos herederos de una planificación urbana focalizada en el comercio local, la vida pública y la distribución de usos en el espacio".

NI CONCÓN NI CURAUMA

¿Cuál es el motivo por el cual no califican Concón ni Curauama en el esquema de las ciudades de 15 minutos? ¿Podría ser por la dispersión o carencia de esas funciones?

José Francisco Vergara dice que esos sectores comparten una condición medio-alta en materia de funcionalidad, por lo que tienen servicios urbanos, "pero no logran una cobertura que les genere buenos niveles de autonomía".

"Una de las posibles razones es que se trata de comunas dormitorio, con escasa oferta laboral y con ello, dado que en Chile tenemos un sistema urbano modelado por las leyes de oferta y demanda del mercado, al no presentar ofertas de empleo, las funciones urbanas que presentan ambos sectores son eminentemente residenciales -comercio y algunos centros de salud-, pero con mayor dispersión".