

E ENTREVISTA. CRISTÓBAL LAMARCA GARCÍA, director ejecutivo de Activa Valdivia:

"Estas zonas calmas ofrecen una movilidad peatonal más segura..."

LINEAMIENTOS.

El arquitecto abordó los desafíos de Valdivia, orientados a una ciudad más sostenible, y al trabajo colaborativo público-privado.

María Alejandra Pino C.
 mariaalejandra.pino@australvaldivia.cl

Avanzar hacia una ciudad sostenible es un objetivo que se ha planteado a nivel municipal y que convoca a distintas instituciones públicas y privadas en torno a estrategias e intervenciones en sectores céntricos.

En el último tiempo, iniciativas como las zonas calmas son parte del paisaje en la ciudad. Éstas, en particular, tienden a dar prioridad peatonal.

Hace diez años, Activa Valdivia trabaja junto a la Municipalidad en este tipo de estrategias, orientadas a la movilidad sostenible.

Activa Valdivia es la oficina técnica del Consorcio Valdivia Sustentable. Esta última asociación conformada por empresas, organismos públicos, instituciones académicas y agrupaciones de la sociedad civil, en enero de 2014 suscribió un convenio que dio inicio a su labor.

Desde 2017, la dirección ejecutiva de Activa Valdivia está a cargo de Cristóbal Lamarca



EN 2017, CRISTÓBAL LAMARCA GARCÍA ASUMIÓ LA DIRECCIÓN EJECUTIVA DE LA OFICINA TÉCNICA ACTIVA VALDIVIA.

García, arquitecto y magister en geografía y geomática.

Ese mismo año llegó a la capital de Los Ríos. "Es una ciudad que tiene una característica muy única: todo lo que tiene es para mejorar. Tiene un entorno muy natural, una ubicación estratégica respecto del cambio climático, sabemos que la desertificación avanza de norte a sur. Y todo lo que pueda

ser mejorable tiene que ver con las condiciones artificiales de la ciudad, con su infraestructura y oportunidades de trabajo y estudio", comentó.

¿En qué se encuentra hoy día Activa Valdivia?

Activa Valdivia se creó con cuatro líneas de trabajo. Una, que era el centro vivo y que tenía que ver con poner en valor el

centro de la ciudad; las vías amables, vinculadas con la movilidad; barrios, que es equipamiento barrial, y parques conectados, que es cómo abordamos el área verde urbana.

Con el tiempo, el foco se ha ido centrando principalmente en la movilidad no motorizada y en el diseño de estos espacios verdes, pero con la condición de la gestión de aguas lluvia,

porque sabemos que es uno de los problemas que tenemos que abordar.

Y nunca hemos dejado la infraestructura de bordes fluviales. Hace unos años colaboramos fuertemente con el Plan Maestro de Borde Fluvial y hay distintos proyectos en los cuales hemos estado trabajando junto a la Dirección de Obras Portuarias del MOP en muelles

¿Valdivia, a futuro, una smart city? ¿Es posible?

● Hace años venimos escuchando el concepto de smart city, ¿cuáles son las características de ésta, es posible convertir a Valdivia en smart city hacia el futuro? Al respecto, el director ejecutivo de Activa Valdivia, Cristóbal Lamarca García, indicó que "hace una década, cuando uno ponía en google 'smart city' era una ciudad con un montón de radares, sensores y cables, muy tecnolozada, pero ese discurso ha ido cambiando con el tiempo, encausándolo a ciudades más eficientes, sanas y conectadas".

Agregó que: "La escala o el tamaño de Valdivia, en superficie, es una oportunidad para ser una ciudad eficiente, obviamente faltan equipamientos barriales, mejorar el transporte y tener un crecimiento controlado, lo que se está desarrollando hoy día nos puede ayudar a ser una ciudad más inteligente. Con aplicaciones como el google maps uno puede saber dónde viene la micro, a qué hora pasa, y contar con esas certezas e información ayuda también a tomar decisiones más sostenibles".

de acceso, por ejemplo, al sector de Las Ánimas y en tramos de la costanera.

Hay otros proyectos, como Espacio Fluvial, el que levantamos el año pasado con la Corporación Regional de Desarrollo Productivo. Es una instancia más ciudadana para acceder al río, que no sea sólo caminando sino que además teniendo espacios de trabajo, de actividades.

Y no podemos dejar estas líneas. En pandemia desarrollamos el trabajo asociado a Valdivia Cerro, que fue el primer inventario de gases de efecto invernadero y volvimos a llegar a

(viene de la página anterior)

los mismos datos, sobre todo, en el tema del transporte, que es el principal emisor de gases de efecto invernadero en la comuna y tenemos que seguir abordándolo con distintas iniciativas.

En el pasado desarrolló iniciativas como plazas de bolsillo, ¿cuál fue la evaluación de éstas?

-Cuando partimos con esos proyectos, son también ejercicios de aprendizaje, en donde la escala era acotada. Los fuimos evaluando, principalmente monitoreando cuántas personas las iban ocupando. Nos dimos cuenta de que la ciudad puede ser cada vez más eficiente y amigable. Tenemos varios metros cuadrados de superficie que está en desuso, un ejemplo muy claro es la plaza esponja Phillipi, en Barrios Bajos, que hoy en día sigue siendo un cruce de autos, pero además tiene un espacio verde que permite el encuentro social.

Muchos de los estándares que usamos al principio, por un tema de recursos, eran bastante livianos, construcciones en madera u otros elementos que en la época del estallido social, lamentablemente, se les dio otros usos. Por lo tanto, desde ese minuto, tenemos como aprendizaje que debemos hacerlos cada vez mejores, más resistentes.

A partir de eso, impulsamos la Senda 4 K hacia el sector de Torobayo, la plaza esponja en Barrios Bajos, el mejoramiento del Parque Santa Inés, el muelle en calle Matta en Las Ánimas y la ciclo vía Buera que es un proyecto diseñado por nosotros y que se está ejecutando con los estándares de infraestructura que permanece en el tiempo.

Aparte de la infraestructura, estos procesos previos nos ayudaron mucho a saber cómo funcionar. El año 2017 ganamos el Premio Nacional de Innovación justamente por cómo vinculamos al sector privado con el público, de manera transparente, abierta, sin transferencias de dineros pero con colaboración de servicios en cuanto a profesionales, soluciones de permisología, hemos ido afinando la manera de cómo agilizar los diseños y aprobaciones de los proyectos.

Enfocándonos en las proyecciones, ¿hacia qué tipo de ciudad debería aspirar Valdivia?

-Creo que lo más importante es que sigamos siendo una ciudad acotada en tamaño. Pero con mayor densidad. Tener una ciudad acotada nos permite después apostar a ser una ciudad más eficiente, y por lo mismo, más ecológica, en donde podamos tener los servicios y

bienes que se necesitan al alcance. El plan regulador que se está actualizando es una buena oportunidad para que entre todos podamos dibujar ese futuro aspiracional de Valdivia.

Y un dato técnico, Valdivia es una ciudad muy plana y con un radio de cinco kilómetros. Por lo tanto, eso permite caminar o movernos en transporte público, lo que en otras ciudades es más complicado y se requiere de medios más contaminantes.

Se habla de un Valdivia sostenible, ¿en lo concreto qué significa y qué se está haciendo para ese objetivo?

-Cuando el Consorcio Valdivia Sustentable fue creado, la sostenibilidad se veía como algo a futuro. Y cuando llegó la pandemia, dijimos "pongámonos números a esta sostenibilidad", y sacamos este primer inventario nacional de emisiones de gases de efecto invernadero a escala comunal.

Toda la comuna se midió y pudimos obtener los resultados de cómo estamos en comparación a Chile y al resto del mundo, y también dónde tenemos los principales dolores y oportunidades. Por ejemplo, la cantidad de captura de carbono que tenemos en la comuna, fuera del área urbana, es enorme y tenemos que preocuparnos de que eso siga siendo así.

Y, por otro lado, las emisiones, principalmente de transporte, son las que tenemos que ir solucionando entre todos, con infraestructura, educación, cambios de uso, para poder llegar a esta sostenibilidad.

Hay otras iniciativas que están abordando otros problemas. Y uno que va de la mano con todos los otros, tiene que ver con la sostenibilidad económica de la ciudad, que sabemos es uno de los indicadores negativos cuando se reanquean las ciudades, y ahí es importante contar con otras entidades como las cámaras de comercio, el municipio y el sector privado para ir mejorando cada vez más esa condición.

Está en marcha un plan de revitalización de la zona centro de Valdivia, que incluye varias medidas, entre ellas, las zonas calmas, un poco incomprendida por la comunidad ¿cuál es el objetivo de éstas?

-Ha sido incomprendida y el



DESDE SUS INICIOS, EN 2014, ACTIVA VALDIVIA HA IMPULSADO INICIATIVAS, POR EJEMPLO, ENFOCADAS AL USO DEL ESPACIO CÉNTRICO.

mea culpa de todos los involucrados es la falta de comunicación y de difusión. Se enmarcan en torno a distintos instrumentos de planificación: Valdivia Capital Sostenible, un plan de acción que hizo el municipio en 2015; el Plan de Inversiones de Infraestructura de Movilidad y Espacio Público que se hizo en 2020; el Plan de Movilidad Sostenible de 2022. Todos esos documentos que son oficiales y han sido levantados por la Municipalidad coinciden en este centro de vocación peatonal.

Esto hay que hacerlo de manera incremental, por distintos motivos, por un tema de presupuesto, de permisos, y también por un tema cultural porque generar un cambio de hábitos en las personas toma tiempo. El objetivo principal es poder equilibrar la cancha en cuanto a que distintos modos de transporte tienen que tener una oportunidad en el espacio público.

Ha causado algo de rechazo, porque supuestamente resta espacios de estacionamientos, ¿falta educar a la comunidad en este sentido, o reeducarla en torno al uso de la ciudad?

-Lo primero es informar. Creen que se han eliminado estacionamientos, pero no se han eliminado. Efectivamente, cuando uno veía autos estacionados en calle Maipú eran autos mal estacionados. Entonces, estamos haciéndonos cargo de la superficie que tenemos, que es escasa y, por lo mismo, tiene que ser muy eficiente.

En cuanto a las oportunidades que estas zonas calmas ofrecen es poder tener una movilidad peatonal más segura para,

“Con el tiempo, el foco se ha ido centrando principalmente en la movilidad no motorizada y en el diseño de estos espacios verdes, pero con la condición de la gestión de aguas lluvia...”

“Las emisiones, principalmente de transporte, son las que tenemos que ir solucionando entre todos, con infraestructura, educación, cambios de uso, para poder llegar a esta sostenibilidad...”

por ejemplo, las personas que cruzan la calle, tener un tiempo de cruce más corto; también, contar con un espacio visual más abierto permite la visión de las vitrinas de los comercios. Recordemos que las veredas tienen que hacerse cargo hoy en día de llevar todo el mobiliario de la ciudad, los basureros, las señaléticas, los postes de luz, las mesas de los comercios, y todo eso está en unos métritos pegado al borde de los edificios mientras que el resto estaba,

antes de esta intervención, para autos mal estacionados que incumplían con la ley.

Entonces, lo que se hizo fue reordenar el espacio disponible. Y es un proceso gradual, primero es consolidar el espacio, luego decretarlo como una zona calma y con eso poder después pasar a recursos que permitan mejorar el estándar de esta intervención.

Tenemos un mal diagnóstico de la tendencia en movilidad en la ciudad y eso hay que empezar a revertirlo. No es agradable, no es cómodo muchas veces. Las ciudades que han pasado por esto han tenido en promedio dos o tres años de esta desinformación o resistencia al cambio y después nos vamos dando cuenta de que son modelos que tienen beneficios económicos, saludables y turísticos.

¿Este tipo de iniciativas favorecen el entorno, por ejemplo el comercio? ¿Han podido medir los resultados en el comercio u otros ámbitos?

-En lo relativo a la movilidad hicimos mediciones. Los números son buenos en el sentido de que hay más peatones caminando por el centro, y tenemos menos autos pasando por estas mismas calles, hay más presencia de taxis, de motos y de ciclos en general, más acceso de personas que se desplazan en micro, por lo tanto, se está reconvirtiendo de buena manera el uso de este espacio.

Respecto al comercio, técnicamente no hemos hecho una medición dura, pero si estamos muy atentos a lo que dicen los gremios. Por ejemplo, la Cámara de Comercio Deta-

llista en abril de este año ya hablaba de que están de acuerdo con la disminución del tráfico vehicular en el centro de Valdivia y que hay que incentivar espacios peatonales y que su uso en el largo plazo va a ser positivo, porque generar este cambio cultural toma tiempo.

Si voy a la literatura y experiencia comparada con otras ciudades, en todos lados se menciona de que mayor flujo peatonal tiene como consecuencia un mejor comercio.

Ha habido inversión en ciclo vías, ¿pero hay una efectiva promoción del uso de la bicicleta, o una cultura sobre su uso?

-Desde el municipio, en las distintas administraciones que ha tenido en los últimos años, se ha planteado este modelo de la pirámide invertida: partir por los peatones, luego transporte público, bicicletas, movilidad fluvial y auto privado.

La pelea, creo, no es auto o bicicleta. El viaje promedio en auto en Valdivia es de tres kilómetros, eso es algo que en 30 ó 40 minutos se hace caminando, y en bicicleta son como diez minutos, entonces, el llamado es que las personas que no requieren usar un auto particular, invitarlos a andar en micro, a probar un día en bicicleta, se darán cuenta que esta condición de una ciudad compacta y plana tiene muchos beneficios.

Por último, cuando dicen que porque llueve mucho no se puede andar en bicicleta, está descartado, porque las ciudades más ciclistas son nórdicas que tienen un clima peor que el nuestro, además de la lluvia, nieve, viento, heladas, hielo. ❄