



MESA REDONDA: EN TORNO A LA CALIDAD DE VIDA URBANA

Para el presente número de la Revista URBANO, el Comité Editorial de la misma estimó de gran interés por la vigencia e importancia que el tema reviste, dedicar un número especial para tratar los variados aspectos que tocan a la calidad de vida urbana, entendida ésta no sólo como una relación de indicadores cuantitativos de pobreza, educación, salud medio ambiente e infraestructuras, sino que como el carácter que las ciudades tienen respecto del modo de sentirse cómodos y satisfechos sus habitantes en ella.

Lo anterior es importante, por cuanto los indicadores numéricos hablan sólo de exigencias básicas que cumplen o no determinados rangos predeterminados, pero que nada dicen del goce que se puede tener al vivir en un entorno urbano de calidad. Así, el acceso a los beneficios urbanos tales como áreas verdes, transporte, servicios e información en general, son una trama fundamental para crear redes de conocimiento y amistad que permiten entender el sentido de ciudad armónica y de escala humana a la cual sus habitantes aspiran. Dicho de otro modo, la calidad de vida urbana, depende del grado de satisfacción material que sus habitantes obtienen del espacio que habitan, más el sentido de pertenencia, identidad y lugar que ellos tienen respecto de ese espacio.

Como es claro que los elementos del medio ambiente urbano no se presentan con la misma intensidad y en la misma escala en toda la ciudad, los grados de satisfacción varían dependiendo de ese espacio geográfico pero fundamentalmente del grupo humano que lo habita, reconociendo que antes que nada la calidad de vida es un fenómeno cultural que incide en los valores y en los conceptos de internalización social de cada individuo y de la comunidad a la que pertenece.

Para conversar sobre éstas y otras concepciones respecto de la calidad de vida urbana, URBANO invitó a su tradicional sección de la Mesa Redonda, a destacados profesionales que en el ámbito urbano público, privado y académico, están trabajando en esta temática en importantes entidades, lo que refuerza sus opiniones y propuestas. Trabajar en la ciudad, es en gran medida trabajar con la gente, por

lo que la experiencia de nuestros invitados les permite dimensionar de manera muy cercana los anhelos, las aspiraciones y las necesidades humanas que son reflejo de la realización y el desarrollo integral de cada ser humano.

Con ese fin, el día Jueves 04 de Julio del año 2002, las 15,30 horas, se realizó en el Salón de Docentes de la Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño de la Universidad del Bío Bío, la Mesa Redonda correspondiente a la Revista URBANO N° 6 sobre Calidad de Vida Urbana a la que asistieron los siguientes invitados:

- **Raúl Sunico Galdames**, Ingeniero en Administración, Secretario Regional Ministerial de Transporte y Telecomunicaciones de la VIII Región del Bío Bío, Concepción

- **Juan Pablo Gramsch Labra**, Arquitecto, Director Regional de Serviu VIII Región del Bío Bío, Concepción

- **Dídima Olave Farías**, Profesora de Historia y Geografía, Docente de Departamento de Ciencias Sociales, Facultad de Educación y Humanidades de la Universidad del Bío Bío, sede Ñuble, Chillán

- **Susana González Valenzuela**, Bióloga, Docente de Departamento de Ciencias Sociales, Facultad de Educación y Humanidades, sede Ñuble, Chillán

- **Macarena Roa Orellana**, Asistente Social, Área Social Comunitaria del Hogar de Cristo, Concepción

- **Armando Alarcón Ibaceta**, Educador, Encargado del Área Educacional y Capacitación del Hogar de Cristo, Concepción

Moderador: **Roberto Lira Olmo**, docente Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño, Universidad del Bío Bío, Director de Revista URBANO.

Participó además, **Magda Peña Flores**, Directora del Departamento de Planificación y Diseño Urbano, Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño, Universidad del Bío-Bío, y **Alfredo Palacios Barra**, docente de la Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño, Universidad del Bío-Bío, Editor de Revista URBANO.

INTERVENCIONES

La Mesa Redonda se inició con la introducción del Moderador y Director de Revista URBANO, don Roberto Lira Olmo, quien planteó el objetivo esperable de la conversación sobre calidad de vida urbana, dando énfasis a la necesidad de establecer más allá de indicadores cuantitativos, aquellos aspectos valóricos y culturales que hablan de la satisfacción de sociabilidad que todos los habitantes urbanos tienen.

Luego de dicha aclaración el Moderador dió la palabra:

DIDIMA OLAVE FARIAS

**Docente de Facultad de Educación y Humanidades,
Universidad del Bío-Bío**

Sobre este tema de calidad de vida llevo muchos años interesada en la investigación, entendiendo que es un aspecto central dentro del área de mi preocupación académica como es el tema geográfico.

He realizado algunos trabajos, que han significado la publicación de un libro referido a un proyecto de investigación denominado "Ciudades intermedias y Calidad de Vida" y en el que se incluye un glosario de términos usados habitualmente en el tema. Un capítulo importante de dicho trabajo de acuerdo a mi especialidad, está referido a la "calidad de vida y el espacio geográfico" en el cual se resalta la relación entre los grados de satisfacción de los grupos humanos con el lugar en el cual ellos viven.

Parte importante del trabajo desarrollado, es una investigación sobre la realidad de calidad de vida en ciudades de nivel intermedio, las que son muy numerosas, ya que una de las características del proceso de urbanización en la realidad latinoamericana, es que hay un número menor de grandes centros urbanos y en los que se concentra una alta proporción de la población. Por ello es que resultaba importante estudiar la realidad de esas ciudades intermedias, que por alto número conforman un patrón de distribución espacial marcadamente heterogéneo.

En esta investigación se analizaron el caso de diez ciudades intermedias de América y cinco de Chile, cuyo objetivo está en la línea de establecer una estrategia de desarrollo territorial: la idea era generar una metodología para medir la calidad de vida urbana y por lo cual se observaron varios aspectos conceptuales. Para la determinación de la calidad de vida en esas ciudades intermedias, al menos se consideraron 5 dimensiones diversas como son la dimensión cultural; social (educación, salud, vivienda); económica en relación al uso del suelo; equipamiento y recreación, todas las cuales en su medición son graduadas en el tiempo. Es preciso resaltar, que a propósito de lo anterior, hay diferencias entre lo que se considera calidad de vida,

nivel de vida y satisfacción de vida, medidos estos dos últimos principalmente por variables económicas y definidas por metas materiales.

Las cinco dimensiones antes reseñadas, fueron aplicadas en ciudades como es el caso de Chillán y Ovalle y en las que se pudieron reconocer cualitativa y cuantitativamente, índices que reconocían sectores dentro de la ciudad con mayor y menor grado de satisfacción de necesidades. Como las ciudades intermedias corresponden tanto a realidades territoriales caracterizadas por la supremacía de las relaciones y funciones urbanas, como a distintas formas de relación con los entornos rurales en que se inscriben y en general con un nivel de especialización económico y productivo de nivel medio, es posible establecer diferencias de interacción con su espacio regional de carácter constante y estable que las distancia de las complejidades de las aglomeraciones urbanas de jerarquía superior.

Sin embargo, como parte sustancial de los resultados de dicha investigación, se puede establecer que la imagen de una ciudad media de funciones armoniosamente equilibradas y estables no es tan cierta, si se considera que la especialización funcional de las ciudades es más fuerte cuando más pequeño es su tamaño. De allí que el progreso de la ciudad intermedia debe procurar no sólo la prosperidad de la población sino una estructura suficientemente desarrollada para evitar la radicación de una sola actividad que produzca un desequilibrio social y económico que en principio puede ser favorable pero, que a la larga, expone a la ciudad a desestabilidades que no podría compensar.

En cualquier caso, lo que se puede rescatar es que en general calidad de vida urbana de los habitantes de una ciudad es una sumatoria de necesidades satisfechas o insatisfechas y que están relacionadas unas a otras entre sí, así como las acciones que el grupo humano ejerce sobre el medio natural y el construido para satisfacerlas, que son producto también de acciones conjuntas sobre ambos medios.

JUAN PABLO GRAMSCH LABRA

Director Regional SERVIU VIII Región del Bio Bio

Con atención he escuchado la exposición de las profesoras Olave y González sobre el tema calidad de vida y de la investigación desarrollada y me parece muy interesante que en Chile estemos avanzando en esta línea de investigaciones, y que se haya incluido además la ciudad de Chillán, un área urbana de gran importancia en la red urbana de nuestra región. Con indicadores y variables que permitirían definir distintos subcentros

urbanos o barrios de distintas "calidades de vida", en razón de la medición de esas variables. Nuestras ciudades en la Región del Bio Bio, todavía tienen muchas carencias, todas las carencias de una soledad con muchas desigualdades y con niveles insuficientes de desarrollo que impiden que estas "tiren p'arriba" por su propia cuenta. El reconocimiento objetivo y metodologizado de esas condiciones, sin duda que contribuye a poner los énfasis en los indicadores y variables más adecuadas.

Una primera opinión divergente que haría de este trabajo, es el hecho de condicionar la investigación a una cuantificación del problema a la sola consideración de parámetros medibles dentro de matrices en que se consideran las dimensiones señaladas por las investigadoras. Y si bien es verdad que los distintos indicadores sirven para conformar tipos de ciudades (o subsectores) de acuerdo a su carácter demográfico o de índices de mayor o menor cobertura de servicios de urbanización, ello no es válido para otros aspectos como los culturales e individuales (familiares) que influyen en forma determinante en la calidad de vida.

La calidad de vida tiene una dimensión cultural inequívoca, que dice relación con las propias personas, sus prácticas y estilos para satisfacer sus necesidades, al margen de que alguien mida aspectos "técnicamente objetivos" pero que pueden ser ajenos a la satisfacción de sus necesidades.

La pregunta que yo me haría es:

¿Cómo medimos la calidad de vida respecto de nosotros mismos, de nuestro propio grupo origen (pasado) y con nosotros como grupo objetivo futuro?... es decir la interrogante se centra en las carencias propias y priorizadas por mi propio grupo, y no tanto en las carencia comparadas con otros.

Creo que el tema es tremendamente interesante pero que tiene una dimensión de subjetividad muy alta, puesto que en mi opinión, la percepción de calidad de vida pasa por la propia imagen que uno tiene de sí mismo y cómo, desde sí mismo se compara -eventualmente- con los demás pero fundamentalmente con su ideal de sí mismo. En esta perspectiva, los indicadores aparecen alejados de la vida real: así por ejemplo, no se puede medir la calidad de vida de la gente por el tipo de vivienda (tomando sus elementos constructivos) en la que se habita, pues esta no depende de los indicadores ni de los parámetros construidos por alguien externo, sino de lo que cada individuo o familia conciba como necesidades satisfechas o insatisfechas.

Definitivamente, apuesto a considerar que la calidad de vida está asociada a la propia percepción de necesidades, y por lo tanto, a la consideración de la calidad de vida en función de sí misma.

Además, se sabe que cuando determinadas necesidades son satisfechas en un grupo, aparecen otras distintas o de mayor complejidad, que se convierten en la nueva meta a lograr por estos individuos, ello indica que existe una demanda continua y progresivamente

mas compleja de necesidades por satisfacer, que están muy lejos de una cuantificación puntual y estática en el tiempo.

Desde el punto de vista urbano, tal vez uno de los aspectos más interesantes en la consideración de calidad de vida de la gente, es la necesidad de sentirse integrado a una comunidad, cuestión que tiene mucho que ver con un tema que hoy ha ganado gran reconocimiento como es el de la participación. Se podrían enumerar muchos argumentos para valorar las prácticas participativas de la gente, entre los que resulta más importante, y también más simple, el hecho de que las personas que son afectadas por determinados cambios y por tanto se vean ineludiblemente involucradas, sean advertidas y consultadas respecto de las nuevas condiciones que les afectarán, lo que en el ámbito urbano es de gran trascendencia.

Estimo, por lo mismo, que la participación es un factor de relevancia en la consideración y percepción de la calidad de vida urbana de la gente, la cual debe ser oportuna, de manera que se cumpla el objetivo del grupo de hacerse oír antes de que las decisiones se tomen, representativa de forma que exprese la opinión del mayor número de afectados por la opción e informada sin sesgos o espacios "ocultos", a fin de que la opinión del grupo sea un aporte efectivo y digno de consideración y no un mero trámite. Si bien, estas no son las condiciones únicas, ya que las mayores complejidades están aún en los aspectos técnicos y concretos, como son la responsabilidad administrativa, económica, legal, técnica o política de quienes están encargados de materializar una determinada iniciativa pública o privada, su cumplimiento define un elemento de gran trascendencia en la autovaloración de la gente y por ende, de una mayor conciencia de calidad de vida urbana, de "estar participando en la ciudad", de ser parte de la construcción de la sociedad.

Este tema de participación y calidad de vida en relación al ámbito de la ciudad, es relativamente nuevo y empieza a debatirse de manera más sistemática en nuestro país y es por ello, que falta mucho aún para contar con una institucionalidad que permita dar cabida orgánica a esta necesidad social. Lo que es claro, es que la calidad de vida por ser un tema cultural, debe abarcar temas y aspectos que integren las distintas visiones y demandas de satisfacciones de comunidad distintas.

El desafío principal queda entonces, para todos nosotros en como acogemos la diversidad cultural, individual o grupal, y la progresividad natural y necesaria de satisfacción de necesidades, que tienen los distintos grupos en relación a la calidad de vida que esperan obtener en sus ciudades. El desafío para los académicos, para los gestores, para los acompañantes de estos procesos, es relativamente similar, ayudar a entender estos fenómenos y proponer las soluciones más apropiadas para responder a cada realidad.

SUSANA GONZALEZ VALENZUELA

Docente Facultad de Educación y Humanidades, UBB

En general, todos los animales y seres vivos de la tierra, son controlados por las leyes naturales, de tal modo que sus poblaciones y sus actividades se mantienen siempre en un equilibrio dinámico con el medio ambiente. El ser humano se ha escapado del control de las leyes naturales, no solamente usando los recursos naturales y modificando los ecosistemas, sino que en algunos casos en forma más preocupante deteriorándolos y destruyéndolos.

El deterioro del medio ambiente y la contaminación de los recursos naturales afectan la salud de los habitantes y por ende su calidad de vida. Es un hecho cada día más evidente que las condiciones de salud de la población y el desarrollo económico y social está entrelazados de modo intrincado, de manera que a la larga todo deterioro de la calidad ambiental a causa de la contaminación y otras acciones humanas afectan definitivamente la calidad de vida de los habitantes.

Desde esta perspectiva, la calidad de vida es entonces un concepto muy ligado a la problemática del medio ambiente y el desarrollo sustentable, sobre todo si se considera que “la población humana no es sólo el medio sino el fin último del desarrollo”. Así, la calidad de vida de la población de la ciudad, está influida por lo que sucede en el medio natural que conforma el medio ambiente urbano y la obra del ser humano, las que se hallan directamente relacionadas.

Es en este contexto, en que estimo que la dimensión natural es uno de los factores a considerar en la medición de la Calidad de Vida. Inicialmente, en la dimensión natural se establecieron los indicadores como topografía, clima, contaminación del aire, contaminación del agua, contaminación acústica, contaminación por desechos sólidos, disposición de la basura y riesgos naturales. Luego de un análisis posterior, para el caso particular de la ciudad de Chillán se determinó reducir a cuatro indicadores, ya que la topografía, el clima y la contaminación del aire, no presentan diferencias para cada unidad estructural urbana, sino que es un valor genérico para toda la ciudad. Por ello, se consideraron y midieron para la matriz de calidad de vida y para el análisis de los componentes principales, que permite discriminar y seleccionar los indicadores más significativos, los cuatro factores consiguientes, es decir, contaminación de cursos de agua, contaminación por desechos sólidos, manejo de residuos sólidos y los riesgos naturales.

Finalmente y de acuerdo al análisis de componentes principales, se determinó que los indicadores más significativos para el caso de estudio de la ciudad de Chillán, son la contaminación de cursos de agua y los riesgos naturales y por tanto, los aspectos de mayor preocupación en las políticas futuras de ordenamiento urbano y del territorio

Parte importante del trabajo y la investigación, están resumidos desde el punto de vista conceptual y

metodológico en el libro que publicáramos con la profesora Sra. Dídima Olave “Ciudades Intermedias y Calidad de Vida”.

MACARENA ROA ORELLANA

Asistente Social, Area Social Comunitaria del Hogar de Cristo

Por mi trabajo en el Hogar de Cristo, estoy en permanente contacto con los problemas asociados a la pobreza y a niveles de calidad de vida de insatisfacción de las personas.

Puedo señalar que, como el Hogar de Cristo es una fundación de beneficencia que funciona como organización no gubernamental de iglesia, sin fines de lucro, tiene conforme al anhelo de su fundador el Padre Alberto Hurtado, la misión de acoger dignamente y con amor a los más pobres entre los pobres y en especial a los ancianos desamparados, sin techo, a los enfermos terminales carentes de apoyo y acogida y a los niños y jóvenes sometidos al abandono y a la falta de oportunidades.

Justamente, la acción social del Hogar de Cristo se ha caracterizado por la búsqueda de los pobres especialmente de aquellos vencidos que por la miseria, no acuden en búsqueda de colaboración que el Hogar es capaz de brindarles. Parte de la tarea que tenemos los que allí trabajamos, es difundir el conocimiento de la real dimensión de los problemas de los más desvalidos con el ánimo de crear conciencia en la sociedad, por lo que el propósito último de la misión del Hogar de Cristo, es fundamentalmente promocional, ya que se orienta a la dignificación, liberación y autonomía de los pobres.

Desde el punto de vista de los pobres que viven en la ciudad y son expresión de la miseria urbana que tan duramente los castiga, se puede reconocer un submundo alejado de los asuntos que caracterizan a los ciudadanos no pobres. Allí hay un nicho de solidaridad pendiente por parte de la sociedad urbana, que impide el funcionamiento sin conflictos de esa sociedad y que pone un manto de dudas y temores sobre la estabilidad de las instituciones y constituye una acusación ética al conjunto de los habitantes.

En ese contexto, el hábitat es expresión relevante de la falta o carencia de satisfacción de las personas y que, generalmente se asocia al mundo de los pobres, de las poblaciones de viviendas espontáneas, sin agua potable, ni alcantarillado, ni luz eléctrica y con casas fabricadas con desechos u otros materiales ligeros. A diferencia del área rural donde existen culturas tradicionales que poseen un hábitat adaptado a las condiciones climáticas del lugar y a la aceptación de sus pares y socialización de esas problemáticas, en el área urbana la relación pobreza/hábitat es muy notoria.

Cuando las familias viven en condiciones de habitabilidad de pobreza humana por mucho tiempo y por

varias generaciones, sin transmisión de una cultura global de integración a la sociedad, la pobreza se endurece, se transforma en una situación permanente que se reproduce sostenidamente en el tiempo. Es necesario, por tanto, romper el círculo de la pobreza y cuyas dimensiones, entendemos, son tanto sociales, culturales como materiales en que las personas son convocadas a desarrollar sus potencialidades en función de salir de esa situación de postración que es la pobreza con el fin de un futuro distinto y mejor.

El Hogar de Cristo cree en la capacidad de cambio y recuperación del ser humano, entendiendo ésta como la capacidad de competencia suficiente para manejar las potencialidades de cada persona. Por lo mismo, nuestra institución ha construido un espacio de convergencia donde los individuos puedan contar con un lugar de expresión de sus potencialidades y de encuentro que permita la relación afectiva como esperanza de romper con el círculo vicioso de la exclusión social.

El Area Comunitaria y la Unidad de Trabajo en Campamento, creadas hace 4 años, responde exactamente a lo anterior, donde esperamos que nuestro aporte y nuestra mirada esté en función de mejorar la calidad de vida de las urbanas y la dignidad y el desarrollo de las personas.

RAUL SUNICO GALDAMES

Seremi de Transporte y Telecomunicaciones VIII Región del Bío Bío

Mi área de preocupación en la ciudad, es el transporte y por lo mismo debo estar consciente de la importancia del sector en la definición de un camino a cierto plazo para mejorar los indicadores y garantizar la calidad de vida de los habitantes urbanos desde este punto de vista.

A raíz de ello, en nuestra ciudad se está elaborando un plan de transporte urbano que se espera tener concluido muy pronto y que permitirá a las autoridades regionales definir los requerimientos de infraestructura que tendrá el Gran Concepción para la próxima década. En el diseño de este plan trabajan diversos servicios tanto públicos como privados, constituyéndose en consecuencia en una herramienta fundamental para los proyectos que esta área metropolitana necesita para su desarrollo y lo cual obviamente repercutirá en el mejoramiento de la calidad de vida de su gente. A través de la Sectra, el Gobierno Regional ha estado definiendo cuáles son los proyectos más urgentes y necesarios para el desarrollo de esta área metropolitana, lo que estamos abordando en un ambiente participativo puesto que toman parte los distintos municipios, el sector productivo y el sector público. Esto, se ha desarrollado de la misma manera como cuando en el año 92 se preparó un plan que fijó los objetivos de inversión para la década pasada y que trajo consigo la construcción del Eje Los Carrera, la ampliación de Pedro de Valdivia, la

ampliación de 21 de Mayo, la ampliación de Prat y la construcción del Puente Llacolén y la Costanera, entre otros importantes proyectos.

En el nuevo plan, se contempla por un lado, analizar los planos reguladores que proyectan a las comunas para la próxima década y, por otro lado, conocer también las decisiones de inversiones inmobiliarias que están en curso y las decisiones de orden empresarial que existen hacia el futuro. Precisamente, el objetivo central del plan es otorgar la mayor calidad de vida a los vecinos del área metropolitana, apuntando a que las inversiones en infraestructura efectivamente tiendan a satisfacer el máximo de necesidades. Lo anterior teniendo presente los proyectos de desarrollo futuro que los distintos actores de la ciudad tienen.

Si consideramos que en el Gran Concepción nuestras estadísticas indican que hay sobre los 68.000 vehículos particulares y un parque cercano a los 2.000 vehículos del transporte público, no estamos hablando de un tema menor. Si observamos que el transporte público de buses mueve el 41% de los viajes, un 6% los taxis colectivos, un 12% los vehículos particulares, el 35% caminando y el saldo corresponden a otros modos de transporte, como el escolar, buses de empresas y camiones, podemos establecer la alta participación de dos modos de transporte que uno tiene que tratar de potenciar o mantener en el tiempo, con el objeto de disminuir las congestiones vehiculares, como son los viajes en buses y los de a pié.

De allí que la política de transporte consulta los componentes de privilegiar el transporte público por constituir el modo que mayor cantidad de personas traslada de un lugar a otro y, por otro lado, el incentivo al transporte no motorizado o caminata. Surge, entonces, una visión de ciudad que se hace necesario impulsar y que permita que no sea un solo centro el atractor del total de los viajes que se desarrollan en esta área metropolitana, sino que en lo posible existan distintos subcentros que generen atracciones de viajes y que, por tanto, disminuyan los desplazamientos. Por ejemplo, ha ayudado mucho a la descongestión vehicular la instalación del Mall Plaza del Trébol, la instalación de supermercados en las distintas comunas, la instalación de los municipios de Chiguayante y San Pedro, lo que ha desconcentrado una cantidad de viajes que antes se efectuaban hacia el centro de Concepción y que ahora se hacen hacia sus edificios consistoriales.

Ha incidido también en ello, el hecho que los bancos tengan cajeros automáticos en los diferentes sectores de la ciudad, haciendo innecesario ir al casco central, lo que debe ser ampliado de modo que en la mayoría de los barrios existan lugares de pagos de servicios con la finalidad, también, de ir disminuyendo los motivos de viaje. Esto, nada tiene que ver con privilegiar una comuna u otra, sino que, simplemente con hacer un uso más racional de las vías y de los espacios que configura esta área metropolitana en su conjunto”

Un tema importante de considerar son los problemas de congestión vehicular en la política de transporte y para ello es de vital importancia que empiecen a surgir corredores de transporte y vías exclusivas, en paralelo con el proceso de modernización del transporte. Y aquí hay 2 ejemplos que es muy importante tener presente. Primero, nosotros estamos avanzando en el proceso de modernización del transporte público mediante la licitación de calles, materia en la cual ya hemos dado el puntapié inicial. El martes 30 de abril recién pasado abrimos las ofertas de esta licitación, que es la primera que se concreta fuera de la Región Metropolitana y que, por lo tanto, va a permitir iniciar un proceso de ordenamiento del transporte público, regulando el número de buses por hora que podrán circular por las calles del centro de Concepción, permitirá mejorar la capacitación de los conductores, mejorando la presentación de los conductores y la uniformidad en los colores de los buses que le darán una identidad a la ciudad. Es decir, un conjunto de elementos que están asociados a esta licitación de calles.

Por otro lado, estamos preocupados por disponer de una infraestructura que sea más amigable con el transporte público y en este sentido la discusión y el debate que se ha derivado del Eje Paicaví y su pronta construcción habla del esfuerzo del Estado por desarrollar una política de transporte que vaya asumiendo el rol tan significativo que hoy día tiene el transporte público. Experiencias de este tipo ya existen en el Plan Bogotá, Colombia y también en Curitiba. Brasil, donde el sistema de corredores de transporte ha permitido mejoramientos notorios de la calidad de vida de la gente en sus desplazamientos diarios, que es en definitiva lo que nos importa.

ARMANDO ALARCON IBACETA

Educador Area Comunitaria, Hogar de Cristo, Concepción

Como Hogar de Cristo, siempre nos ha interesado por misión y vocación, observar y atacar la llamada "pobreza dura", que es aquella que convive con las personas desde siempre, por generaciones y para la que no hay esperanza. Ya señalaba mi colega Macarena Roa en su intervención, que romper el círculo de la pobreza es un proceso que alcanza dimensiones materiales, sociales y culturales y en que las personas son convocadas a desarrollar sus potencialidades en función de un futuro mejor y para lo cual el Hogar de Cristo está contribuyendo decididamente de acuerdo a su misión institucional conforme a los anhelos de su fundador.

En realidad la pobreza e indigencia en nuestro país de acuerdo a la encuesta Casen 2000, cerca del 20,6 % de los chilenos se encuentra en esa condición. Según la información manejada por "Chile Barrio", con relación a los asentamientos precarios que son aquellos donde se focaliza nuestra labor a nivel nacional, existen alrededor de 972 núcleos de los cuales 291 se encuentran en

la Región del Bio Bio, que es por cierto, uno de los porcentajes más altos a nivel nacional. De esos asentamientos precarios regionales, 189 son urbanos de los cuales sólo en 20 de ellos ha intervenido el Hogar de Cristo en distintas comunas quedando aún una enorme labor por delante, 84 en el área rural y 18 en el radio peri urbano.

En directa relación a lo anterior, existe un alto número de familias que viven en esos asentamientos precarios. De las 104.808 familias a nivel nacional, 36.840 se focalizan en nuestra región con una alta concentración en la zona urbana, al corresponder un número de 26.994 familias específicamente a la provincia de Concepción, distribuyéndose 8.797 familias en el área rural y 1.049 familias en los asentamientos peri urbanos.

Al señalar estos datos estadísticos, no tiene sentido identificarlos sino se definen cuáles son las características de esas familias y comunidades en condición de pobreza, así como también los indicadores de medición de los mismos. Sobre ello y de acuerdo a nuestra experiencia, podemos afirmar que se trata de familias que por lo general tienen trabajos sólo esporádicos, sin oficio específico, por lo que sus ingresos son inestables e inconstantes, produciéndose una cadena de insatisfacción de necesidades básicas por cumplir a todo el grupo familiar.

Así, expectativas mínimas de alimentación, infraestructura y escolaridad no satisfechas, están asociadas a una baja autoestima, a una precaria red de apoyo emocional y social y a una falta de acceso a la cultura, a la salud y a problemas físicos y síquicos de las personas, todo lo cual configura algunos de los aspectos centrales de pobreza en nuestro país. Todo esto, conforma un cuadro cuestionable en relación a una condición de pobreza que se perpetúa por generaciones, endureciéndose y transformándose en una condición permanente de inestabilidad y que, sostenida en el tiempo, muchas veces constituye un estrato reconocible de la sociedad, que desarrolla maneras de subsistencia y sobrevivencia, relacionadas con un sistema de vida desde una condición de depresión social.

Frente a ello, la labor del Hogar de Cristo en cuanto a construir soluciones que tiendan a la superación de la pobreza, están dados al menos por tres pilares que sustentan ese propósito, como son primero, la formación de un vínculo afectivo que dignifique al individuo; segundo, la generación de confianzas simultáneas a través de la vivencia y la interacción constante de un vínculo afectivo maduro y, tercero, la facilitación de la autonomía que da respuesta al camino de crecimiento de toda persona humana y en especial, de los más marginados.

Esa es la línea en la que actualmente trabajamos como Area Comunitaria en el Hogar de Cristo, constituyéndose por lo mismo, en nuestra más importante cruzada y que nos permite intentar salvar las distancias de integración de los más pobres y de alcanzar para ellos, una mejor calidad de vida urbana.