



TERRITORIO CIUDAD Y VIVIENDA NUEVO CHILE, NUEVA CIUDAD, VIVIENDA DIGNA



PROGRAMA DE GOBIERNO MARCO ENRÍQUEZ-OMINAMI

[24 ÁREAS PROGRAMÁTICAS 4 DERECHOS UNIVERSALES 1 NUEVA VISIÓN DE PAÍS]

TERRITORIO, CIUDAD Y VIVIENDA

Para crecer como País, no basta sólo con el crecimiento económico individualista en el cual estamos inmersos, si no que necesitamos un esfuerzo colectivo y solidario, para Vivir Mejor Juntos.

La siguiente propuesta programática se sustenta en tres principios fundamentales:

1. Garantizar derechos universales para el ciudadano.
2. Democratizar las políticas urbanas.
3. Crear un sistema solidario.

A su vez, estos tres principios fundamentales se aplican en tres diferentes escalas de acción:

1. Territorio
2. Ciudad
3. Vivienda

I. Territorio

Actualmente el mundo asiste a profundos cambios globales que se manifiestan en los más variados ámbitos: cultural, social, demográfico, económico, tecnológico y ambiental. En este contexto, las crisis económicas conllevan al cuestionamiento del modelo de desarrollo imperante; los cambios culturales y sociales definen nuevos estilos de vida y comportamientos reproductivos; estos, a su vez, empujan al cambio demográfico, con el consecuente envejecimiento de la población y cambio de patrones en la ocupación del espacio.

Por otra parte, el desarrollo tecnológico incide en nuevas formas de trabajo y necesidades de movilidad; en tanto, el cambio climático y las nuevas condiciones medio ambientales, definen un entorno con nuevos desafíos, que junto con adaptarse a sus necesidades, ponen en evidencia las vulnerabilidades de una sociedad desigual. Podemos decir así, que los cambios globales imponen nuevas necesidades locales, tanto a nivel nacional como regional y comunal.

El territorio está siendo intervenido a diario por la sociedad. La cuestión es cómo se interviene el territorio y para qué. Hemos permitido que el territorio sea intervenido por el mercado, en el marco de una política de “dejar hacer”, que a la postre favorece al más fuerte.

Resulta fundamental encauzar las transformaciones que sufre el territorio hacia un mejoramiento de las condiciones de vida de la sociedad, en búsqueda de la equidad y el bien común, pensando no sólo en las actuales generaciones, sino también en las futuras, de manera de asegurar un progreso sustentable y sostenible en el tiempo. Lo anterior no es otra cosa que realizar un “ordenamiento territorial” o una planificación estratégica del territorio, conducente al logro de objetivos consensuados por la sociedad.

A nivel nacional

En Chile, más que una “política de desarrollo territorial”, lo que se ha venido dando en todos los últimos gobiernos ha sido una “política de desarrollo económico”, apoyada por las políticas sectoriales de los distintos ministerios, como las de Obras Públicas, Energía, Vivienda y Urbanismo, etc. Estas políticas han impactado en el territorio, a veces apoyadas por planes de ordenamiento territorial, otras no, pero en la mayoría de los casos, se ha tratado de planes inconexos entre sí, donde los objetivos de cada sector priman sobre otras consideraciones. Esta falta de coordinación entre los instrumentos de ordenamiento territorial de tipo sectorial se suma a aquella que se da entre los planes de ordenamiento de distintos niveles territoriales.

En dicho contexto los mayores esfuerzos de coordinación de instrumentos de planificación territorial han provenido del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, a cuyo alero también se han desarrollado los únicos instrumentos que tienen carácter normativo, obligatorio o vinculante. No obstante, estos instrumentos solo regulan el 0,5% del territorio nacional. Se podrá decir que es donde mayoritariamente se concentra nuestra población, sin embargo no es donde se emplazan los megaproyectos energéticos, la industria minera, ni en general, las grandes obras de infraestructura.

A nivel regional

En Chile las regiones no tienen un poder real de planificación sobre su territorio y son las inversiones e infraestructuras sectoriales, tanto públicas como privadas, las que en definitiva configuran sus respectivos territorios. Esto es válido, aun cuando se han realizado algunos esfuerzos en los últimos años por dar un mayor protagonismo a los Gobiernos Regionales (GORE) en la orientación de algunos fondos públicos a través de instrumentos específicos y que actualmente los GORE elaboran los Planes Regionales de Ordenamiento Territorial (PROT) para orientar las inversiones sobre su territorio, en coherencia con la Estrategia Regional de Desarrollo. De esta manera, siguen vigentes los Planes Regionales de Desarrollo Urbano (PRDU) y aunque solo tres regiones del país cuentan actualmente con este instrumento, el actual gobierno los sigue impulsando, en una situación al menos confusa respecto de cuál será el instrumento rector para el ordenamiento territorial en el nivel regional en el futuro cercano.

Propuestas en el ámbito del territorio

1. Proponemos la creación de un Ministerio del Territorio, que integre las funciones del Ministerio de Bienes Nacionales, la División de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, la Dirección de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas, la Secretaría de Planificación de Transporte del Ministerio de Transporte y el Sistema Nacional de Información Territorial, de carácter interministerial, pero con secretaría ejecutiva en el Ministerio de Bienes Nacionales. Deberá corresponder a este ministerio la elaboración y ejecución de la Política Nacional de Ordenamiento Territorial, que será coherente con una Política Nacional de Desarrollo. Esta entregará directrices generales que garanticen principios básicos como la sustentabilidad (ambiental, social y económica) del desarrollo del territorio nacional, en cada uno de sus niveles; la coordinación de los intereses sectoriales, regionales y locales, minimizando la incertidumbre de los proyectos al promover normativas claras, definir las vocaciones de uso del suelo y reducir los tiempos en el proceso de evaluación ambiental, el cual estará precedido por una evaluación territorial.

2. Se promoverán, definirán y fiscalizarán Áreas de Protección y Conservación de interés nacional, en función de su calidad ambiental (como parques nacionales y reservas y monumentos naturales) o interés histórico-cultural (como áreas de desarrollo indígena, rutas patrimoniales y otros)
3. Se establecerán Áreas de Seguridad y Defensa, y zonas de riesgo donde estén implicadas grandes extensiones de terreno (como tsunamis, volcanismo, fallas geológicas y similares). Se administrará y establecerá lineamientos generales para el uso del territorio fiscal (51% del territorio nacional), el cual solo será enajenado en casos muy justificados, que atiendan razones de bien común. Se velará por la coordinación de los instrumentos de planificación territorial en sus distintos niveles y la integración de la planificación sectorial, procurando que estos instrumentos persigan el bien común, la equidad y la sustentabilidad del desarrollo y velando que ellos promuevan adecuados procesos participativos y de evaluación ambiental estratégica. Por último y teniendo en cuenta todo lo anterior, se orientará el emplazamiento de mega-proyectos (energéticos, de infraestructura industrial, de transportes, etc.).
4. Se revisarán especialmente los territorios de pertenencia indígena, con la finalidad de apoyar un proceso eficaz de recuperación de tierras por parte de CONADI.
5. Se favorecerán los Planes Regionales de Ordenamiento Territorial (PROT) a cargo de los Gobiernos Regionales, que en el correspondiente nivel territorial deberán integrar la planificación urbana y rural, la gestión de los espacios naturales, el ordenamiento territorial de las cuencas y el borde costero, la planificación de la infraestructura y el transporte, y la gestión para la reducción de los riesgos de desastre, entre otros.
6. Se crearán los PECOT (Planes Estratégicos Comunales de Ordenamiento Territorial), que integrarán a los actuales Planes Reguladores Comunales (PRC), pero que regularán también los espacios no urbanos de las comunas y cuya elaboración obligatoria y actualización permanente estará a cargo de los Municipios.
7. Además, se mantendrán los Planes Regionales Metropolitanos (PRM) donde corresponda, los cuales en principio debieran estar a cargo de una División Metropolitana dentro del Gobierno Regional, la cual coordinará una mesa intersectorial y otra intercomunal de planificación, para la participación oportuna de todos los sectores y municipios en la planificación metropolitana.
8. Promoveremos que en las grandes ciudades (áreas metropolitanas) exista una Autoridad Metropolitana de Transporte, capaz de coordinar de manera efectiva el transporte al interior de las grandes aglomeraciones urbanas. Dicha autoridad formará parte, en principio, de la División Metropolitana de los Gobiernos Regionales antes mencionada. Finalmente, será necesario ir reemplazando paulatinamente la energía contaminante que utilizan los medios de transporte, sobre todo buses y parque automotriz, por energías alternativas más limpias (solar, hidrógeno y otras). El recambio a formas de energía más limpias deberá ser subsidiado por el Estado, teniéndose en cuenta que este gasto será rápidamente compensado por los menores gastos en servicios de salud y licencias médicas.

Todos los instrumentos recién mencionados deberán ser **participativos** a lo largo de todo su proceso de elaboración y se empoderará a los ciudadanos para que puedan realizar un adecuado seguimiento y control de los mismos. Estos instrumentos tendrán carácter vinculante y, por ende, la participación que se realice en el marco de ellos también lo tendrá. En este contexto, se fomentará la educación cívica y la participación informada a través de los Municipios. Los instrumentos de planificación territorial deberán ser revisados en procesos iterativos cada cinco años, siempre con la debida participación ciudadana, la cual se nutrirá de la información que el Ministerio del Territorio, los Gobiernos Regionales y los Municipios deberán tener disponible para el ciudadano que la requiera.

A través de los instrumentos de ordenamiento territorial antes mencionados, el Ministerio del Territorio se relacionará funcionalmente con la institucionalidad ambiental del país. En efecto, por una parte, los planes de ordenamiento territorial deberán ser sometidos a evaluación ambiental estratégica, y por otra, estos instrumentos deberán ser parte fundamental de un proceso de evaluación integral de los proyectos de infraestructura, energéticos y similares, que se emplacen sobre el territorio. De esta manera, antes de ingresar al sistema de evaluación ambiental, estos proyectos deberán someterse a una **evaluación territorial**, que incluya la consideración de territorios alternativos para el emplazamiento del proyecto en cuestión. Todos los planes deberán dejar reservados territorios para instalaciones no deseadas, en la escala que corresponda. Las comunas que reciban estas instalaciones deberán ser compensadas, partiendo de la base que su emplazamiento no afectará la sustentabilidad de su desarrollo, ya que en tal caso no podrán ser consideradas para el proyecto en cuestión.

La vivienda social deberá tener cabida en los distintos territorios, independientemente de su condición central o periférica, o sus características socio-económicas, también se deberá procurar una distribución justa y equitativa de equipamiento y servicios, tanto en las ciudades de distinta jerarquía, como en los espacios rurales. De esta manera, se deberán evitar costos excesivos de transporte en tiempo, dinero y contaminación; la emigración desde el campo o las localidades urbanas menores a las mayores; y en definitiva, la segregación socio-espacial. Se trata, así, que existan oportunidades para un progreso social justo y equitativo en todos los rincones del país.

En este mismo contexto, no concebimos a la vivienda social alejada de las redes de transporte y de los centros de equipamiento y servicios, por lo cual el Estado deberá procurar terrenos para estos fines al interior de las ciudades, conteniendo - a la vez- la expansión de las ciudades por esta vía. En este marco, se debiera aprovechar la gran existencia de terrenos fiscales en las ciudades del norte de nuestro país, pero también aquel que está disponible en las ciudades del centro y sur de nuestro territorio; asimismo, se deberá definir la situación de sitios eriazos sin uso o con edificaciones obsoletas y pocos funcionales. En efecto, en tal caso y según corresponda, el Estado, a través del Ministerio del Territorio, deberá expropiar o comprar, de manera de permitir el uso de dichos terrenos para fines sociales. Las comunas que reciban viviendas sociales exentas del pago de contribuciones deberán ser compensadas con mayores recursos por parte del Estado.

En síntesis, planteamos un ordenamiento territorial que promueva la **Sustentabilidad del Desarrollo, la Integración Territorial y la Inclusión Social**, al amparo de una nueva institucionalidad, con un sistema integrado de planificación territorial, que propicie la descentralización y la participación ciudadana informada, a lo largo de todo el proceso de planificación.

II. Ciudad

Chile se sitúa hoy dentro de los países más urbanos del mundo, con más de un 89% de población urbana, superando con creces el promedio de 79% de América Latina y el promedio mundial de 51%. Es por esto que se hace necesario definir con claridad una propuesta programática en el ámbito de la **Ciudad**.

La Propuesta se centra en dos áreas temáticas que se definen a partir de un diagnóstico inicial del estado actual de nuestras ciudades y las demandas de sus ciudadanos:

Transporte y movilidad sustentable

Dentro de un concepto amplio, la movilidad dentro de la ciudad se puede entender de dos formas:

1. Por un lado la movilidad social consiste en los movimientos o desplazamientos que efectúan los individuos, las familias o los grupos dentro de un determinado sistema socioeconómico. Idealmente, las sociedades deben tender a tener una mayor movilidad social. Esto significaría que las personas que se esfuercen y tengan los méritos puedan mediante este proceso, mejorar su calidad de vida y subir en la escala social. En cambio, una sociedad con baja movilidad social genera pocas esperanzas de progreso para sus miembros, pues las personas tienden a retener el estatus social de sus antepasados sin importar su esfuerzo personal.
2. Por otra parte, la movilidad urbana, en la cual el individuo debe desplazarse dentro de la ciudad para satisfacer sus necesidades de trabajo, estudio o recreación. En Chile no se ha desarrollado el concepto de movilidad en políticas públicas, tomándose decisiones aisladas, favoreciendo el uso del automóvil en perjuicio del transporte público, siempre con una mirada centrada en la Infraestructura más que en el Individuo.

La expansión de la ciudad en el territorio ha generado desplazamientos más largos y lentos sin ser acompañado por un plan de transporte público adecuado. Se han creado autopistas urbanas que generan fisuras en la ciudad, desconectando los barrios en desmedro del peatón y de otros medios de transporte no motorizado. Debido a la expansión descontrolada se han generado barrios homogéneamente pobres donde escasea la infraestructura impidiendo el ingreso de los medios de transporte público y generando segregación en la gente más vulnerable.

Se ha dejado en manos del privado la responsabilidad del transporte público de superficie (Transantiago), generando enormes vacíos y descoordinaciones propias de un sistema segregado que además genera un costo de 700 millones de dólares al año. A pesar de que se ha avanzado en los contratos del sistema de transporte público, no se han podido completar los terminales y los corredores por falta de gestión y recursos para expropiar.

Se ha favorecido la aparición de Autopistas Urbanas. Las autopistas generan impacto negativo en las salidas que no ha sido mitigado, robando espacio público a la ciudad. Además, las concesionarias han ido monopolizando las autopistas urbanas, comprando bolsas de km para aumentar su rentabilidad.

Propuestas en transporte y movilidad sustentable

1. Cambiar la mirada desde el transporte a la movilidad donde **el foco es la persona y no la infraestructura.**
2. Crear un sistema de movilidad urbana en el cual el Metro adquiera paulatinamente el control del Transantiago para generar un **sistema integrado de transporte urbano.**
3. Crear **más Metro subterráneo** en combinación con tranvías de superficie y red de trenes de cercanías para disminuir la cantidad de buses y así recuperar espacio para el peatón.
4. Crear en cada ciudad un **Sistema Integrado de Ciclovías**, fomentando su uso como transporte diario al trabajo. Estas deben construirse en el espacio que actualmente ocupa el automóvil y no restando espacio al peatón como vemos actualmente.
5. Fomentar y reforzar un **sistema de trenes de cercanías y tranvías**, desincentivando las autopistas urbanas. Las autopistas sólo son eficientes en tramos largos y fuera de la trama urbana.
6. Se debe avanzar en el control de la contaminación del aire, en mejorar y sincronizar el transporte de Metro y de superficie en Santiago y minimizar los tiempos de viaje en cada ciudad, en estimular la prescindencia del automóvil particular para ir al trabajo. Sé debe respetar el paisaje y sus vistas como un patrimonio de las ciudades y fomentar los **Parques Urbanos.**

Planificación urbana y segregación

Hoy en día contamos con dos instrumentos fundamentales de planificación de nuestras ciudades: Los Planes Reguladores Comunales y los Planes Reguladores Intercomunales. Ambos instrumentos han demostrado ser ineficaces a la hora de resolver los problemas que aquejan a nuestras ciudades. Esto debido a que existe una **planificación fragmentada** en muchos planes aislados, incluso entre comunas vecinas, sin una coordinación real a nivel Intercomunal, quedando grandes vacíos sin planificación.

Esta **fragmentación** se da en dos niveles: Por un lado a nivel **comunal** en donde cada Alcalde gobierna su comuna a su arbitrio, sin un ente coordinador a nivel Nacional o incluso Regional, siendo los Intendentes personajes desprovistos de esta capacidad. Por el otro lado a nivel **sectorial**, es decir cada ministerio implementa sus políticas sectoriales sin que exista una entidad que coordine y vele por el interés común.

En nuestras ciudades paulatinamente se ha ido promoviendo una **expansión urbana innecesaria** impulsada por factores de mercado, en vez de promover la **densificación de barrios céntricos** que ya poseen infraestructura y se encuentran cerca de las áreas de trabajo y servicios de la ciudad.

Segregación: Aunque en Chile, las ciudades concentran a la mayoría de la población y el crecimiento económico ha mejorado las condiciones de vida y el acceso a bienes privados en las últimas décadas, no existe equidad en el acceso a los bienes públicos, incrementado la creciente insatisfacción de los chilenos con las ciudades.

El desarrollo urbano ha mantenido fuertes rasgos de **exclusión social**, cada vez más evidente en la segregación social expresada espacialmente en guetos, en la violencia urbana y la desigualdad en el acceso a bienes públicos, siendo Chile el país más desigual de la OECD (coeficiente Gini de 0,52). Esto ha ido generando barrios homogéneamente pobres y homogéneamente ricos, sin favorecer una integración entre ambos.

Tenemos ciudades diametralmente distintas donde los sectores vulnerables carecen de todo tipo de infraestructura. Las inversiones en infraestructura han estado centradas en los barrios más ricos, que es donde se concentra el poder adquisitivo, generando **asilamiento de los sectores más desposeídos**.

Se ha dejado al mercado la responsabilidad del desarrollo de la ciudad, sin corregir las externalidades que esto produce. Las ciudades constituyen **mercados imperfectos**. Esta condición requiere de la intervención del Estado para corregir externalidades, regular la competencia y los monopolios naturales, y evitar procesos de depredación y sobre-utilización de los bienes públicos o recursos escasos, mediante la planificación urbana, mecanismos de internalización de impactos y formulas de protección de los bienes públicos escasos y de alto valor patrimonial, como la vialidad, el patrimonio histórico y paisajístico, el espacio público y las áreas verdes, entre otros.

Propuestas en planificación urbana y segregación.

1. Promover una **densificación homogénea** de la ciudad, en vez de la expansión urbana descontrolada, acercando la vivienda a los lugares de trabajo y servicios. Hasta hoy, las densidades de cada comuna son determinadas por separado en sus respectivos Planes Reguladores, sin que exista una entidad que regule la densidad a nivel Metropolitano.
2. Se requiere una intervención más fuerte del Estado para corregir las externalidades, regular la competencia y los monopolios naturales y favorecer la **desconcentración de los bienes públicos**.
3. Se debe asegurar una **distribución justa de los equipamientos** y bienes públicos en el territorio,

evitando favorecer un sector de la ciudad en perjuicio del otro. También se debe pensar en mecanismos de compensación para que los equipamientos que son necesarios para la ciudad generen beneficios para los barrios más desposeídos por donde pasan, y que generalmente se ven deteriorados y pierden plusvalía, por ejemplo, autopistas urbanas.

4. Se propone un programa de **regeneración de barrios** a través de un plan de inversión en infraestructura de primer nivel, destinado exclusivamente a los sectores más desposeídos, como se ha hecho en otras ciudades latinoamericanas como Medellín.
5. Promover que la ciudadanía participe de manera más activa en la planificación de las ciudades a través de consultas ciudadanas y el fortalecimiento de las unidades vecinales y su participación en el diseño de los Instrumentos de Planificación.

III. Vivienda

La Vivienda debe ser entendida como un **Derecho Humano**. En ella se despliegan todas las facetas de la vida del ser humano, determinando fuertemente su desarrollo futuro.

Durante los últimos gobiernos se ha dado un enfoque **cuantitativo** al problema de la vivienda en desmedro de un enfoque **cualitativo**. Se desarrolló una política de vivienda social resultado de la cual se aglomeró gran cantidad de viviendas en sectores alejados del centro, creando comunas homogéneamente pobres, administradas por Municipios sin recursos. Este modelo se ha ido repitiendo hasta el día de hoy, operando sectorialmente sin una visión global del problema, generándose graves problemas para la ciudad como la **segregación de la vivienda social**.

NO basta con dar subsidios y entregarlos a privados para que se hagan cargo del tema de vivienda, ya que el alto valor del suelo ha llevado a que se construya en terrenos periféricos, lo que sólo ha contribuido a generar guetos. Recordemos que la vivienda es el escenario principal de la formación del ser humano, por lo que éste debe ser un eje principal dentro de las políticas de gobierno.

Un estado ausente

Hoy la vivienda social está siendo **diseñada, construida y administrada por privados**. Esto ha generado que la vivienda social se transforme en un negocio que ha demostrado ser poco rentable, debido a los altos valores que se debe invertir en urbanización de terrenos de mala calidad y alejados de los centros urbanos. Esto se debe al alto valor de suelo en zonas urbanas, terminando las viviendas sociales en barrios periféricos y homogéneamente pobres, donde escasea la infraestructura y los servicios como educación, hospitales, transporte, etc. Debido a esto, el sector privado se ha ido desplazando hacia el desarrollo de una vivienda de mayor valor, que le es más rentable, dejando como resultado un enorme **déficit de vivienda básica**.

El problema de la vivienda social no es un problema cuantitativo y sectorial, sino un problema **cualitativo e integral**. El foco debe ponerse en buscar mecanismos para la **superación de la pobreza**, de tal forma de sacar a la gente de la condición de miseria en que se encuentra.

Se estima que erradicar los campamentos en Chile costaría alrededor de 500 millones de dólares. Cifras similares se han gastado en los últimos gobiernos en **bonos** sin ninguna utilidad específica pero con alta rentabilidad electoral, lo cual denota una **falta de voluntad política** para resolver el problema.

Propuestas en vivienda

1. **Centralizar la vivienda social**, acercándola a los centros urbanos con medios de transporte e infraestructura y servicios, haciéndose cargo del stock de viviendas que ya existe otorgando equipamiento e incluso, en algunos casos, demoliendo y reconstruyendo las viviendas que están en mal estado. Para esto el Estado tiene una gran cantidad de terrenos en localizaciones centrales como Cerrillos y otros, los que se están licitando a privados en vez de aprovecharlos para centralizar el problema de la vivienda social. Esto tiene que ver con una cierta lógica del los gobiernos de dejar que el mercado se haga cargo del problema.
2. Contrarrestar los altos valores del suelo en localizaciones centrales a través de un **Subsidio Transitorio de Arriendo**. Esto sería una buena forma de salir de la segregación y desigualdad. El Estado cuenta con varios terrenos que podrían ser un aporte para construir viviendas para la superación de la pobreza a modo de comodato o arriendo por un periodo determinado de tiempo hasta que las personas puedan optar por una vivienda propia de mejor calidad.
3. Proponemos un **Estado involucrado** en la gestión, construcción y administración de la vivienda social, asegurando la **vivienda como un derecho social básico**. Así podríamos acceder a terrenos más centrales del propio Estado.
4. Proponemos **reinsertar la vivienda social** en comunas centrales, en núcleos de no más de 50 unidades, para que produzca un impacto positivo en la vivienda y no un impacto negativo en el barrio en el que se inserta. Hay que terminar con la lógica de grandes unidades de construcción para la vivienda social, ya que se terminan formando barrios pobres y sin integración.
5. Proponemos la **erradicación de los campamentos**. Hoy en Chile tenemos a 27.400 familias viviendo en alrededor de 700 campamentos, siendo la región de Valparaíso (7.500 familias), Santiago (4.700 familias) y Bio Bio (5.600 familias) las que poseen mayor concentración. La erradicación de los campamento le costaría al Estado alrededor de US 500 millones (lo que se ha llegado a dar en bonos en un año), con lo cual se necesita de una fuerte voluntad política para lograrlo.
6. Proponemos una **Vivienda para la Superación de la Pobreza**. Como son familias en estado de vulnerabilidad es necesario hacer una inserción social en la cual no solo basta la vivienda para salir de la pobreza, sino que es necesario generar condiciones que permitan la incorporación e integración de estas familias a la sociedad. Para esto creemos que una formula es a través de la gestión municipal en conjunto con el Estado, como impulsores de la movilidad social.
7. Para esto se deben crear viviendas transitorias para la superación de la pobreza. Con viviendas flexibles y transitorias como modo de aprendizaje para el morador y así ir insertándolo dentro de la sociedad a través de talleres de capacitación hasta que logren acceder a una vivienda definitiva.

COLABORADORES

Alejandra Botitnelli	Jorge Cienfuegos	Miguel Márquez
Alvaro Miranda	Jorge Farías	Miguel Prieto
Andrés Solimano	Jorge Vergara	Pablo Labbé
Arturo Duclos	Juan Carlos Urquidi	Patricia Morales
Beatriz Stager	Juan Gumucio	Patricia Peña
Berna Castro	Juan Casassus	Patricio Hermann
Camilo Lagos	Juan Valenzuela	Oriele Nuñez
Carlos Ominami	Maia Seeger	Rafael Urriola
Ciro Colombara	Manuel Baquedano	Rainer Hauser
Claudia Perez	Manuel Ipinza	Raúl Requena
Claudia Rodríguez	Manuela Gumucio	Rodrigo Chauriye
Cristian Galaz	María Pía Matta	Rodrigo Urzúa
Daniel Flores	Marcelo Lepe	Samuel Jiménez
Edgardo Bruna	Marcos Ortiz	Sandra Valenzuela
Federico Stager	Marisol Vera	Varinia Ortiz
Felipe Fuenzalida	Matias Negrete	Victor Hugo Carrasco
Fernando Gonzalez	Mauricio Electorat	Waldo Lopez
Jaime Parada		