



**BANCO MUNDIAL**  
BIRF • AIF

# Cómo ocho ciudades lograron rejuvenecer sus zonas urbanas

En todo el mundo, el elemento más importante para renovar zonas urbanas en decadencia es la participación del sector privado, según un informe del Banco Mundial y el Servicio de Asesoramiento para Infraestructura Pública y Privada (PPIAF), publicado hoy durante la Cumbre Mundial de Ciudades que se desarrolla esta semana en Singapur.

“Rara vez los proyectos de regeneración urbana son realizados exclusivamente por el sector público. Se requieren cuantiosos recursos financieros, y la mayoría de las ciudades no dispone de esos fondos”, afirma **Ede Ijjasz-Vasquez, director superior del Departamento de Prácticas Mundiales de Desarrollo Social, Urbano y Rural, y Resiliencia del Banco Mundial.** “La participación del sector privado es fundamental para determinar si un programa de regeneración surte efecto, es decir, si crea zonas urbanas donde los ciudadanos pueden vivir, trabajar y prosperar”.

En toda ciudad existen focos de suelos subutilizados o zonas urbanas en crisis, la mayor parte de las veces como resultado de cambios en los patrones de crecimiento urbano y de productividad. En los países en desarrollo, que están absorbiendo el 90 % del crecimiento de la población urbana del mundo, los cascos urbanos en decadencia albergan un número cada vez mayor de ciudadanos pobres y vulnerables. Estas zonas marginan y excluyen a los residentes, y pueden tener un efecto negativo a largo plazo en la movilidad ascendente de esas personas.

En el informe *Regenerating Urban Land: A Practitioner's Guide to Leveraging Private Investment* se analizan los programas de regeneración de ocho ciudades de todo el mundo —Ahmedabad, Buenos Aires, Johannesburgo, Santiago, Singapur, Seúl, Shanghái, y la ciudad de Washington— y se documenta el camino que estas han debido recorrer para afrontar los principales desafíos en este ámbito. Valiéndose de la experiencia de ciudades de diferentes regiones del mundo, en el informe se pasa revista a proyectos para cascos urbanos, antiguos sitios industriales o comerciales, puertos, costaneras y barrios históricos. Si bien los casos estudiados varían en muchos aspectos, tienen en común una importante participación del sector privado en la regeneración y rehabilitación de zonas urbanas deterioradas.

En el informe se destacan los instrumentos de política y financieros que resultaron exitosos en cada estudio de caso, y se señalan los problemas y desafíos que enfrentó cada ciudad durante el proceso. Se identifican cuatro fases distintas para una regeneración urbana exitosa: determinación del alcance, planificación, financiamiento y ejecución. Cada una de estas fases incluye un conjunto de mecanismos específicos que los Gobiernos locales pueden utilizar para diseñar sistemáticamente un proceso de regeneración.

En Singapur, por ejemplo, el río Singapur —con sus aguas contaminadas— dejó de utilizarse para actividades comerciales a medida que los puertos para grandes contenedores adquirieron prominencia.

“Con miras a capitalizar la importancia histórica del río Singapur y aprovechar las posibilidades para su rehabilitación, el Gobierno puso en marcha un programa de transformación que permitió conservar el patrimonio cultural, mejorar el medio ambiente y abrir toda esa área al uso recreacional y peatonal. Con iniciativas similares en otros lugares es posible revitalizar las ciudades y las economías regionales”, dijo **Jordan Schwartz, director del Centro de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Banco Mundial, destacado en Singapur.**

No obstante, a la hora de buscar soluciones para las zonas urbanas en decadencia, no hay una respuesta única. En el informe se recalca que si bien los instrumentos presentados en la publicación dieron buenos resultados en muchas ciudades de todo el mundo, no existe una solución que pueda aplicarse a todas las ciudades y

en todas las situaciones. También se subraya que con un firme liderazgo político, cualquier ciudad puede iniciar un proceso de regeneración urbana, y que el empleo con éxito de los instrumentos financieros y de ordenación territorial depende de la existencia de sistemas adecuados de zonificación e impuesto inmobiliario y de que dichos sistemas se apliquen debidamente.

“Ninguna ciudad es igual a otra, y para encarar este desafío, el Banco Mundial creó una herramienta en línea que se centra en los problemas específicos de una ciudad, y en su actual entorno normativo y financiero, para ayudar en la toma de decisiones”, dijo **Rana Amirtahmasebi, autora del informe**. “Los Gobiernos locales pueden utilizar la información presentada en este informe para comenzar a revertir el proceso de deterioro económico, social y físico de las zonas urbanas, impulsando el desarrollo sostenible e inclusivo de sus ciudades”.

A modo de ejemplo de esta transformación, los siguientes son algunos de los estudios de casos presentados en el nuevo informe:

- La ciudad de **Santiago (Chile)** perdió casi el 50 % de su población y el 33 % de su parque de viviendas entre 1950 y 1990. Pero Santiago logró revertir esta situación utilizando un subsidio nacional a la vivienda orientado específicamente a repoblar el casco urbano. Impulsadas por un subsidio de USD 138 millones, las inversiones privadas alcanzaron los USD 3000 millones durante la vigencia del proyecto.
- **Buenos Aires (Argentina)** estuvo a punto de convertirse en una ciudad insostenible, cuando la expansión urbana se alejó del centro, dejando vacantes y subutilizados suelos de primera calidad en la costanera, donde existía un importante patrimonio arquitectónico e industrial. Para afrontar este problema, la ciudad emprendió una iniciativa autofinanciada de regeneración urbana en Puerto Madero para renovar 170 ha de suelos desaprovechados y convertirlos en un atractivo barrio de uso combinado a lo largo de la línea costera. La inversión total fue de USD 1700 millones, de los cuales la ciudad invirtió USD 300 millones mediante la venta de terrenos.
- **Seúl (República de Corea)** experimentó una considerable disminución de la actividad residencial y comercial en el centro de la ciudad, donde el desarrollo se volvió demasiado costoso debido al reducido tamaño de los terrenos, la estrechez de las calles y los elevados precios del suelo urbano. Desde 1975 hasta 1995, Seúl perdió más de la mitad de la población de la zona céntrica, y las viviendas precarias

en dicha zona, habitadas principalmente por ocupantes ilegales y arrendatarios, representaban más del doble del promedio de ese tipo de viviendas de toda la ciudad. Seúl emprendió el proyecto de revitalización de Cheonggyecheon para rehabilitar una autopista elevada de 18 carriles y recuperar el curso de agua, con un total de 16,3 ha de áreas verdes de uso público. El proyecto aumentó considerablemente el valor de los bienes inmuebles y la variedad de uso de las zonas céntricas.

- En **Ahmedabad (India)**, como resultado del cierre de fábricas en la ribera del Sabarmati, los trabajadores desempleados formaron extensos asentamientos informales en el lecho del río, situación que derivó en la existencia de zonas sucias y peligrosas y redujo la capacidad de control de las crecidas. En respuesta a este problema, la ciudad creó una corporación de desarrollo para recuperar 200 ha en ambas riberas y financió los costos del proyecto mediante la venta del 14,5 % de los suelos recuperados. El resto de la costanera se transformó en parques públicos y los ocupantes fueron trasladados a otros lugares en el marco de un programa de reasentamiento a nivel nacional.
- En el casco urbano de 18 km<sup>2</sup> de **Johannesburgo (Sudáfrica)**, gracias a una serie de iniciativas de regeneración específicas se logró reducir las tasas de desocupación de inmuebles, del 40 % en 2003 al 17 % en 2008, y aumentar en igual medida las transacciones de bienes raíces. Desde 2001, por cada millón de rand (ZAR) (aproximadamente USD 63 000) invertido por la Autoridad de Desarrollo de Johannesburgo, el sector privado ha invertido ZAR 18 millones en el casco urbano de esa ciudad, inversiones que han creado activos inmobiliarios valuados en ZAR 600 millones y activos de infraestructura valuados en ZAR 3100 millones.