Cada año desde el 2013, la consultora Visión Humana presenta los resultados del “Barómetro Imagen Ciudad” [1], donde por medio de encuestas a personas no residentes de ciudades se obtiene información de la percepción de éstos sobre las principales ciudades del País. La metodología es simple y busca presentar una muestra de cómo otros ciudadanos perciben a la ciudad consultada en base a las siguientes dimensiones: lugar para vivir, lugar para estudiar, lugar para trabajar y lugar para trabajar. En el mismo sentido se somete a evaluación de los encuestados doce atributos de imagen por ciudad como: clima agradable, limpieza de calles y espacios públicos, conectividad respecto al país, calidad de la gente, entre otros. Como se puede apreciar es un análisis simple, que permite tener una noción aproximada de lo que un visitante podría experimentar de la ciudad.

A nivel local, la publicación de este tipo de sondeos genera diversas opiniones: las oficiales o institucionales [2] valoran en gran medida esta nota que ponen los no-residentes a la Ciudad, principalmente porque parte de la economía local (de carácter terciario) [3] radica en la llegada de turistas y estudiantes a la comuna; sin embargo, también existen otros actores que si bien no cuestionan los valores de la ciudad, principalmente el contar con un entorno natural atractivo y con potencial, no dudan en mencionar que aún existen brechas por desarrollar para alcanzar una coincidencia entre esta percepción de los no-residentes y la que tienen los habitantes de la comuna.

Es en esta última mirada, la que aspira a sortear las brechas y aprovechar los desafíos de contar con una ciudad fluvial, es en la que es importante detenerse. Primero, reconociendo los valores existentes (valores o atributos del entorno, no planificados): un río navegable, un entorno natural aún admirable, aunque con la amenaza constante de su alteración producto de la acción forestal, agrícola y la incipiente actividad industrial del territorio; y segundo, revisando las acciones y la planificación en torno a estos valores: inversión en el borde fluvial, propuestas de valoración de alternativas de transporte fluvial, recuperación de la imagen ciudad integrando al río en la planificación; y finalmente, plantear los desafíos que tanto la ciudadanía, los planificadores y los tomadores de decisión deben abordar para alcanzar una calidad de vida urbana digna de la percepción del visitante promedio en el territorio.

Dado que las acciones que llevan a posicionar a Valdivia como una buena ciudad para vivir se deben principalmente a la percepción del entorno y la escala de la ciudad, toda planificación debería considerar como eje central la preservación del entorno natural (la red de humedales, los ríos y las cabeceras de cuenca) y llevar a cabo inversión que se integre de la mejor manera para evitar su afectación pero que no implique detener el desarrollo que toda ciudad requiere. En esta perspectiva, es interesante observar lo que el movimiento ciudadano de Valdivia generó para inspirar la creación de modificaciones a la ley para proteger a los Humedales Urbanos (Ley 21202 de fecha 23.01.2020) [4], ahora el desafío es avanzar en la definición de roles claros de la administración nuestros bordes fluviales, donde aún no es clara la administración ni tutela legal por cruce de servicios (municipio, gobernación marítima, entre otros).

Ahora bien, dado el carácter fluvial de Valdivia cabe preguntarse ¿Qué se ha hecho para potenciar esta imagen ciudad? Por poner un ejemplo reciente: en el año 2019 se recibió la primera parte de la intervención en el sector costanera [5], una intervención de $3.700 millones de pesos chilenos, obra que considera una explanada para el desarrollo de actividades al borde río tales como ferias, eventos masivos, entre otros. También es necesario indicar que esta inversión no estuvo exenta de cuestionamientos de un grupo de valdivianos, principalmente porque se eliminaron áreas de césped y arbolado urbano. A nivel gremial y a modo de conclusión se reconoce el avance y el interés de potenciar una imagen más urbana a una costanera fluvial sin mucha intervención por décadas, pero que debe considerarse siempre las instancias suficientes para que la comunidad pueda informarse de las estrategias de diseño a considerar. Y por otro lado, también queda la inquietud de que esta no sea la única intervención que considere el borde fluvial, sino que se avance en la construcción de equipamiento asociados y relacionado con la ciudad, tales como botaderos de embarcaciones para la práctica deportiva o recreativa de la ciudadanía, integración de sistemas de transporte intermodales, disminuyendo el uso de vehículos, potenciando una estrategia de movilidad única en el país, materializando la imagen de ciudad que esperan tanto los visitantes y los habitantes de la ciudad de Valdivia, que esta no sea solo una postal para el recuerdo.

Notas

[1] https://visionhumana.cl/portfolio_page/barometro-imagen-ciudad-2019/

[2] https://www.australvaldivia.cl/impresa/2019/12/27/full/cuerpo-principal/1/

https://www.24horas.cl/regiones/los-rios/ranking-calidad-de-vida-valdivia-es-la-mejor-ciudad-del-pais-para-vivir-en-chile-3815139

[3] https://reportescomunales.bcn.cl/2015/index.php/Valdivia/Econom%C3%ADa

[4] https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1141461

[5] Chang, P (ed.) (2007), Tourism management in the 21st century, Nova Science Publishers, New York

http://www.dop.cl/noticias/Paginas/DetalledeNoticias.aspx?item=523

Referencias

*Barómetro Imagen Ciudad (*2019), Visión Humana.

Muñoz D., Claudia (2019-12-27), Chilenos destacan a Valdivia como la mejor ciudad para vivir y visitar, en *Diario Austral de Valdivia*, pp.2-3.

Biblioteca del Congreso Nacional de Chile (2015), Reporte estadístico comunal 2015 Valdivia – Economía.

Head Image: Paseo turístico en la costanera de Valdivia.