

GS GOBIERNO DE SANTIAGO

Santiago Urban Age Task Force

Comparación Global



Índice

Prólogo	02
Gobernador de Santiago	
Introducción	04
LSE Cities y Universidad de Santiago	
Región Metropolitana de Santiago	06
Santiago en el contexto global	08
Crecimiento urbano mundial 2020-2035	08
Crecimiento económico al 2035	10
Comparando el ADN de las ciudades	12
Huella urbana y límites de gobernanza	14
Dónde vive la gente	22
Áreas verdes y pulmones verdes urbanos	23
Cómo viaja la gente	24
Infraestructura del transporte público	25
Mapeo de la privación	26
Gestión de la migración	27
Créditos	28

Prólogo



Claudio Orrego Larraín
Gobernador de Santiago

Santiago enfrenta desafíos urbanos urgentes —desde la crisis climática hasta la desigualdad socioespacial— que nos exigen repensar su desarrollo para avanzar hacia un futuro sostenible y equitativo. La Estrategia de Desarrollo Regional 2035 (ERD 2035) establece un marco ambicioso para la regeneración urbana, el crecimiento económico y la mejora de la calidad ambiental, fomentando la colaboración entre ciudadanos, municipios y organismos gubernamentales para generar acciones de alto impacto en el territorio.

La ERD 2035 no solo define una visión compartida para el futuro de Santiago, sino que proporciona herramientas concretas para transformar el territorio a través de estrategias innovadoras y colaborativas. Nuestra gestión busca imprimir un sello claro: recuperar la ciudad para las personas y la naturaleza para la ciudad, redefiniendo la forma en que los habitantes y visitantes experimentan nuestra capital. En este camino, la articulación entre actores públicos y privados, la academia y la sociedad civil resulta clave para materializar las estrategias en proyectos concretos de escala metropolitana que impacten directamente en la vida de las personas.

Este documento, desarrollado por el Gobierno Regional de Santiago en alianza con instituciones y expertos locales, nacionales e internacionales, es una herramienta clave para convertir la visión de la ERD 2035 en acciones concretas, las que servirán como base para impulsar las transformaciones de escala metropolitana que buscamos.

En particular, la comparación internacional contenida en este reporte no es un ejercicio anecdótico ni meramente académico: es una oportunidad fundamental para aprender de otras ciudades que han enfrentado —con diversos grados de éxito— desafíos similares a los nuestros. Mirarnos en el espejo de metrópolis como Bogotá, Londres, París o Ciudad de México nos permite reconocer nuestras fortalezas, pero también identificar con mayor precisión nuestras debilidades. Esta perspectiva global fortalece nuestra capacidad de decisión y nos desafía a elevar el estándar de nuestras políticas públicas, tomando lo mejor de la experiencia internacional y adaptándolo a nuestra realidad.

Santiago no puede esperar: necesitamos un esfuerzo conjunto para hacer de nuestra ciudad un lugar más justo, resiliente y vibrante. Invitamos a todos los actores —gobierno, empresas, academia y ciudadanía— a sumarse a esta transformación.



Introducción

Profesor Richard Burdett
London School of Economics
and Political Science

Profesor Rodrigo Martin
Universidad de Santiago

Ciudades de todo el mundo han demostrado resiliencia e ingenio para hacer frente a algunos de nuestros desafíos más perdurables. Con sus 7,4 millones de habitantes repartidos en sus más de 15.000 kilómetros cuadrados, la Región Metropolitana de Santiago está excepcionalmente preparada para responder a uno de los mayores desafíos de la historia de Chile.

El trabajo de Santiago Urban Age Task Force reúne a expertos mundiales y locales para comprender el ADN urbano único de Santiago y ayudar a dirigir un proceso de transformación sostenible que cumpla las normas internacionales más exigentes, mejorando la calidad de vida de los habitantes actuales y futuros de la ciudad. Tras un año de análisis de los lineamientos y las acciones estratégicas de la Estrategia de Desarrollo Regional y la investigación de las mejores prácticas de otras ciudades, el estudio posiciona a Santiago en un contexto global y presenta informes en seis áreas claves para su desarrollo: equidad territorial, espacio público, movilidad, infraestructuras verdes y azules, desarrollo sostenible y gobernanza multinivel.

En el caso de Santiago, se trata sin duda de un desafío complejo, pero que puede abordarse con una visión clara, políticas públicas basadas en experiencias y acciones realizables en el territorio. Comparando Santiago con otras ciudades del mundo, la Región Metropolitana se encuentra en una posición privilegiada para aprovechar sus ventajas -proximidad a la naturaleza, clima favorable, riqueza cultural, conectividad internacional y fortaleza económica- y hacer frente a algunos de sus problemas sociales, económicos y medioambientales más urgentes.

Un objetivo clave de la Región Metropolitana de Santiago es la coordinación de los intereses y realidades de los 52 municipios, cada uno con diferentes orientaciones políticas, capacidad financiera y necesidades territoriales. Algunos municipios tienen amplias zonas rurales y productivas, mientras que otros están muy urbanizados y cuentan con una densa población. Algunos se localizan en zonas montañosas donde los riesgos medioambientales y la conservación son preocupaciones clave, mientras que otros están fuertemente industrializados. La gestión de estos territorios tan diversos exige un planteamiento integrado y holístico.

Al igual que otras ciudades del mundo, Santiago experimenta cierto grado de segregación socioespacial y una distribución desigual de servicios e instalaciones. Sin embargo, tiene potencial para ser modernizada con mejores infraestructuras, servicios y espacios públicos que mejoren la calidad de vida de sus habitantes. Como confirma este estudio, un liderazgo urbano fuerte en un contexto regional sólido ha logrado modelar la huella medioambiental y los niveles de inclusión social en ciudades de todo el mundo, combinando una visión estratégica con nuevos mecanismos de gobernanza participativos y multisectoriales.

Al entregar datos comparativos sobre diferentes ciudades e identificar ejemplos de las mejores prácticas urbanas de todo el mundo al Gobierno Regional de Santiago, este estudio está diseñado para aportar con soluciones sostenibles y recomendaciones pragmáticas para racionalizar la gobernanza, optimizar la eficiencia y priorizar la inversión en la calidad del medio ambiente y la infraestructura urbana. Esta transformación requerirá un planteamiento estratégico global que gestione intereses diversos y a veces contrapuestos, reconozca las limitaciones de los actuales acuerdos de gobernanza y restricciones normativas, y promueva la dinámica de la gestión participativa, permitiendo la aplicación efectiva de acciones estratégicas para un mejor desarrollo regional.



Región Metropolitana de Santiago

Población

7,4 millones
Región Metropolitana, 2024

6,9 millones
Mancha Urbana de Santiago, 2017*

Superficie administrativa

15.395 km²
Región Metropolitana

929 km²
Mancha Urbana de Santiago, 2017*

Densidad promedio

480 hab/km²
Región Metropolitana, 2024

7.459 hab/km²
Mancha Urbana de Santiago, 2017*

PIB per cápita

\$29.508
Región Metropolitana, 2023
Fuente: Banco Mundial

Partición modal de viajes Transporte público, caminata y bicicleta

66%
Región Metropolitana, 2024
Fuente: CEDEUS

Automóvil

34%
Región Metropolitana, 2024
Fuente: CEDEUS

Áreas verdes

4,5 m² por persona
Región Metropolitana, 2021
Fuente: Gobierno de Santiago

Extensión de la red de ciclovías

700km
Región Metropolitana, 2024
Fuente: Gobierno de Santiago

* La Mancha Urbana de Santiago se refiere al área construida de la Región Metropolitana de Santiago. Los datos más actualizados son del año 2017.

Santiago en el contexto global

Las ciudades son complejos mecanismos sociales, económicos y espaciales que forman parte de redes regionales, nacionales e internacionales. Los mapas, diagramas y datos presentados en las páginas siguientes sitúan a la Región Metropolitana de Santiago en un contexto global comparando aspectos críticos de su ADN urbano con otras ciudades del mundo. Partiendo de una visión global del crecimiento demográfico y económico, Santiago se compara con 11 ciudades de Europa y América a través de una serie de indicadores que van desde el tamaño del área administrativa hasta la tasa de

propiedad de automóviles y las tasas de homicidio.

Un análisis comparativo de las estructuras de gobierno revela diferencias fundamentales en las competencias y responsabilidades de los gobiernos nacionales, regionales y municipales de Santiago y otras ciudades. La densidad residencial relativamente alta del núcleo urbano de Santiago se pone de manifiesto en contraste con capitales regionales e internacionales, incluidas la hiperdensa Singapur y la relativamente dispersa Londres, y su infraestructura verde se compara con Roma, Londres y Ciudad de México, conocidas

por sus parques y espacios abiertos. Los desafíos de la movilidad sostenible se exponen analizando la forma en que la gente se desplaza al trabajo y el papel fundamental que desempeña la infraestructura de transporte público. Los distintos patrones de desigualdad demuestran cómo el ADN social de una ciudad es intrínsecamente espacial, mientras que la sección final traza un mapa de los niveles de migración experimentados en Santiago en los últimos años.

En este mapa mundial se muestra la cantidad de personas por hora que se sumarán a la población de una ciudad para el año 2035, ya sea por nacimiento natural o migración. El tamaño del círculo representa la población existente en 2020.

A pesar de haber experimentado un crecimiento significativo durante la segunda mitad del siglo XX, las ciudades latinoamericanas han reducido su ritmo de expansión, siendo superadas por ciudades en rápido crecimiento en África y Asia. En la capital de Nigeria, Lagos, por ejemplo, se incorporan 76 personas por hora a su ya considerable población. En contraste, ciudades

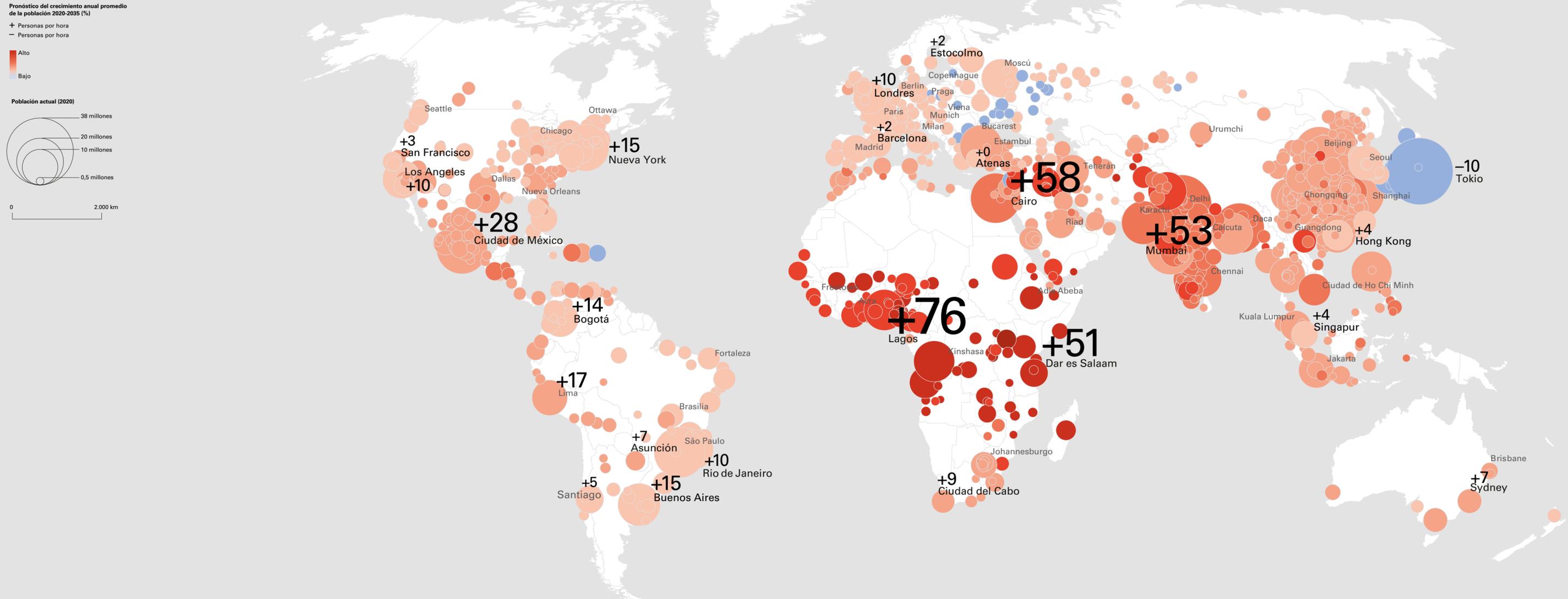
en Japón y Europa del Este están experimentando una reducción demográfica.

En América Latina, el crecimiento urbano se concentra en grandes metrópolis como Ciudad de México (+28 personas por hora), Lima (+17), Buenos Aires (+15) y Bogotá (+14). Estas ciudades destacan por su dinamismo económico y su capacidad para atraer población; sin embargo, enfrentan los desafíos asociados a la urbanización acelerada, como el desarrollo informal, la presión sobre los servicios públicos, la deficiencia en infraestructura y las desigualdades socioespaciales.

En el caso de Santiago, según proyecciones de

Naciones Unidas, el crecimiento urbano es más moderado, con aproximadamente 5 personas por hora, manteniendo un ritmo estable. No obstante, el reciente aumento en la migración ha intensificado los desafíos de la ciudad, incrementando los niveles de segregación urbana y reduciendo la percepción de seguridad. Esto ha generado una mayor presión sobre los gobiernos locales y regionales para mejorar la planificación urbana y territorial con el fin de gestionar un crecimiento equilibrado y sostenible en el largo plazo.

Crecimiento urbano mundial 2020-2035

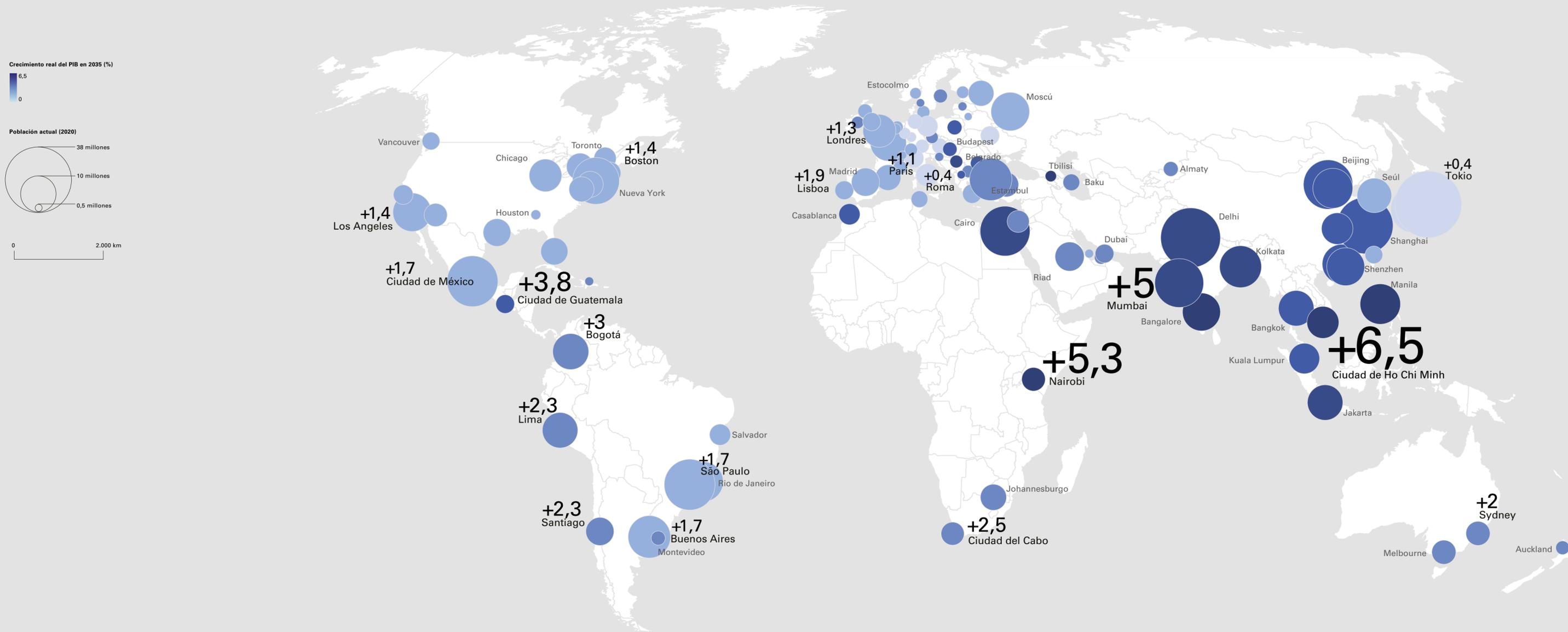
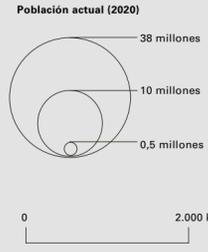
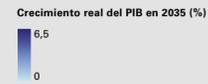


Fuente: ©Urban Age / LSE Cities; Naciones Unidas, Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, División de Población (2018)

Crecimiento económico al 2035

En la próxima década, el crecimiento económico de las ciudades se distribuirá de manera desigual a nivel global. Se prevé un rápido crecimiento en Medio Oriente, ciertas áreas de África y Asia, mientras que Europa y algunas regiones del Hemisferio Norte experimentarán un crecimiento más moderado. En América Latina, en tanto, Bogotá (+3%) y Ciudad de Guatemala (+3,8%) destacan por su dinamismo económico, mientras

que Santiago (+2,3%), Lima (+2,3%) y Buenos Aires (+1,7%) mantienen tasas de crecimiento estables, lo que refleja una diversificación económica y avances en sectores estratégicos. Santiago continúa siendo el motor económico de Chile, respaldado por su estabilidad institucional y su rol como centro financiero y comercial clave en la región.



Fuente: ©Urban Age / LSE Cities; Euromonitor (2024)

Comparando el ADN de las ciudades

La tabla muestra una comparación entre Santiago y diversas regiones y ciudades metropolitanas de Europa, Estados Unidos y América Latina en una serie de indicadores demográficos, económicos, sociales y ambientales.

La Región Metropolitana de Santiago destaca por su extensa superficie administrativa, que supera los 15.000 km², lo que la convierte en cinco veces más grande que la ciudad de Lima y diez veces mayor que Londres. Este extenso territorio abarca áreas rurales no urbanizadas, terrenos agrícolas y zonas montañosas, lo que representa desafíos considerables para una planificación regional integrada. En cuanto a la Mancha Urbana de Santiago, el área urbanizada alcanza una superficie de 929 km², lo que la asemeja más a ciudades como Nueva York y Berlín.

A pesar de que la densidad residencial en la región

es relativamente baja (480 habitantes por km²), esta aumenta considerablemente en la Mancha Urbana a 7.459 habitantes por km², similar a ciudades como Bogotá, Nueva York y Milán. Las grandes distancias y la complejidad del terreno contribuyen a la limitación de la infraestructura ferroviaria si se compara con ciudades de Estados Unidos y Europa.

En términos de desigualdad de ingresos, Santiago presenta cifras menos extremas que muchas ciudades latinoamericanas, acercándose más a los estándares europeos, con un PIB per cápita cercano a los 30.000 dólares, similar al de Barcelona.

A pesar del aumento en la percepción de inseguridad, las tasas de criminalidad en Santiago son inferiores a ciudades latinoamericanas como Bogotá, Ciudad de México y Lima, con una tasa de homicidios de 6,7 por

cada 100.000 habitantes, pero ubicándose en peores condiciones que ciudades europeas como Londres, París, Milán y Barcelona.

En cuanto a tamaño poblacional, Buenos Aires, con una región metropolitana considerablemente más pequeña que la de Santiago, alberga a más de 16 millones de habitantes, mientras que Ciudad de México cuenta con cerca de 22 millones. Londres, la ciudad más grande de Europa, tiene cerca de 15 millones de habitantes dentro de sus límites administrativos. En términos de migración, Buenos Aires cuenta con una población de 1,16 millones de inmigrantes, cifra cercana a la registrada oficialmente en la Región Metropolitana de Santiago y Ciudad de México.

San Francisco, Londres, Berlín y Ciudad de México cuentan con grandes superficies de áreas verdes por

habitante, mientras que Santiago posee menor superficie al compararse con sus homólogos internacionales, a pesar de estar rodeada de grandes extensiones de naturaleza, algunas de ellas de difícil acceso.

Sorprendentemente, Milán y Nueva York consumen cantidades de agua mucho mayores que otras ciudades del mundo, a pesar de haber implementado iniciativas de cuidado del medio ambiente y el desarrollo de infraestructura que promueve la movilidad sostenible como ciclovías, espacios públicos y transporte sustentable. Por su parte, Santiago tiene un margen de mejora en la reducción de la dependencia del automóvil en comparación con los altos estándares alcanzados en ciudades de Europa como París y Barcelona y las ciudades latinoamericanas de Bogotá y Buenos Aires.

En cuanto a transporte, dentro de las ciudades

de Latinoamérica comparadas, Santiago presenta el porcentaje más bajo de habitantes utilizando su infraestructura pública, con menos de un 28%, lejos de los sistemas de transporte público de Bogotá, Ciudad de México, Lima y Buenos Aires que son utilizados por entre un 50% y un 80% de sus habitantes.

Sin embargo, estas positivas cifras en materia de transporte, se contraponen con importantes desafíos en materia de calidad de vida, altos índices de desigualdad, criminalidad y acceso a áreas verdes en las ciudades latinoamericanas mencionadas. Buenos Aires enfrenta desafíos en cuanto a la desigualdad (GINI de 58), Bogotá y Ciudad de México en las altas tasas de criminalidad (13,1 y 12,3 homicidios por cada 100.000 habitantes respectivamente), mientras que Lima y Buenos Aires destacan por sus bajos de acceso a áreas verdes con 3 y 1,8

m² por habitante respectivamente.

El porcentaje de población de tercera edad en Santiago es del 14%, dentro del promedio de Latinoamérica (13%). La tasa de desempleo, del 8,8%, está por encima del promedio regional, que se ubica en el 6,4%. Sin embargo, el PIB per cápita de Santiago es de 29.508 dólares, significativamente superior al promedio de América Latina, que alcanza a 10.796 dólares, lo que muestra una interesante relación entre la población de edad avanzada, el desempleo y el nivel de ingresos.

	 Población total en la región/área metropolitana (Millones de personas)	 Población de la ciudad/área metropolitana (Millones de personas)	 Población migrante (Miles de personas)	 Área administrativa (km ²)	 Densidad promedio (personas/km ²)	 Total de turistas internacionales (Millones de personas)	 Población de tercera edad (%)	 PIB per cápita (\$)	 Tasa de desempleo (%)	 Desigualdad económica (Coeficiente de GINI)	 Esperanza de vida (años)	 Participación electoral en las últimas elecciones locales (%)	 Porcentaje de viajes realizados en transporte público (%)	 Porcentaje de viajes realizados a pie y en bicicleta (%)	 Porcentaje de viajes realizados de automóvil (%)	 Tasa de propiedad de automóviles (por 1.000 personas)	 Longitud del sistema de red ferroviaria (km)	 Longitud del sistema de red de ciclovías (km)	 Emisiones per cápita (t CO ₂ /hab)	 Consumo diario de agua (litros por persona)	 Áreas verdes urbanas (m ² /persona)	 Tasas de criminalidad (tasa de homicidios por 100.000 personas)
Santiago	7,4 2024	6,9* 2017	938 2023	929* 2017	7.459* 2017	1,73 2023	14% 2024	29.508 2023	9,6 2024	43 2022	82 2023	84 2023	28 2024	38 2024	34 2024	315 2022	149 2023	700 2024	4,5 2023	160 2019	4,5 2021	6,7 2023
Buenos Aires	16,3 2022	3,1 2022	1.157 2,022	204 GIS	12.109 GIS	2,8 2019	14% 2023	10.651 2021	8,7 2019	58 2021	79 2022	67 2019	77 2018	3 2018	16 2018	430 2018	565 GIS	250 2020	3,9 2023	336 2022	1,8 2020	4,7 2019
Bogotá	11,6 2020	8 2020	600 2023	1.634 GIS	7.148 GIS	1,3 2016	9% 2019	12.117 2022	10,9 2019	56 2020	78 2021	55 2019	48 2019	35 2019	16 2019	326 2018	N/A GIS	564 2022	2,3 2018	75 2015	4,9 2017	13,1 2020
Lima	11,2 2023	10 2023	782 2019	2.642 GIS	3.105 GIS	2,2 2017	13% 2024	7.914 2023	7,7 2024	40 2023	78 2024	70 2021	61 2019	4 2018	28 2019	259 2019	35 GIS	165 2017	1,8 2022	350 2024	3 2024	8,1 2020
Ciudad de México	21,8 2020	9,2 2020	979 2022	1.483 GIS	5.611 GIS	4,2 2022	16% 2020	47.924 2018	2,7 2024	46 2022	76 2018	61 2024	50 2019	27 2019	23 2019	484 2018	226 2018	316 2022	3,6 2018	177 2019	19,4 2020	12,3 2020
Nueva York	20,1 2020	8,8 2020	4.520 2,023	787 GIS	8.725 GIS	64,5 2024	18% 2022	117.332 2024	3,8 2019	50 2020	81 2018	43 2023	32 2019	30 2019	33 2018	248 2017	350 GIS	2.414 2021	5,8 2016	447 2020	14 2,022	5,1 2020
San Francisco	4,5 2020	0,8 2020	1.500 2,023	123 GIS	4.567 GIS	3 2019	18% 2022	89.978 2017	3,5 2024	52 2022	83 2023	42 2019	31 2019	27 2019	43 2019	502 2017	402 GIS	746 2021	5,1 2022	159 2019	24,6 2019	6 2023
Londres	14,9 2024	8,8 2022	3.607 2,021	1.595 GIS	4.697 GIS	19,6 2019	12% 2021	78.526 2022	5,9 2024	32 2020	81 2022	41 2024	36 2019	27 2019	37 2019	308 2013	1.969 GIS	400 2024	3,8 2018	144 2021	19,2 2019	1,3 2019
Berlín	6,2 2021	3,5 2022	881 2023	891 GIS	3.105 GIS	6,2 2019	19% 2019	46.548 2019	6,3 2018	28 2022	81 2017	67 2016	27 2017	43 2017	30 2017	350 2021	1.296 GIS	2.371 2021	4,7 2015	110 2021	22,7 2019	4 2020
Milán	6,1 2024	1,4 2023	475 2023	182 GIS	5.903 GIS	6,6 2019	28% 2019	55.600 2019	3,6 2024	53 2020	83 2017	59 2019	42 2019	13 2019	39 2019	510 2018	611 GIS	108 2024	5,4 2022	428 2015	13,8 2019	0,3 2019
París	13,1 2021	2 2025	6.000 2020	105 GIS	18.269 GIS	19,1 2019	15% 2017	73.000 2022	6,3 2019	44 2018	83 2020	42 2020	36 2024	55 2024	9 2024	197 2018	1.238 GIS	1.000 2024	2,6 2018	120 2020	10,6 2018	1,2 2017
Barcelona	5,2 2020	1,6 2021	433 2024	102 GIS	11.716 GIS	7,0 2019	22% 2018	33.009 2022	6,1 2024	32 2020	84 2018	66 2019	40 2017	21 2018	17 2017	273 2018	597 GIS	211 2019	1,7 2019	107 2016	3,9 2019	0,6 2018

** La información de Santiago contenida en esta matriz y en este documento se obtuvo de fuentes oficiales a través del Gobierno de Santiago. Respecto a la información del Censo 2024, se incluyó únicamente la información entregada hasta el 27 de marzo de 2025, cuando este documento se imprimió.

Huella urbana y límites de gobernanza

La efectividad de una gobernanza metropolitana depende de las instituciones que ejercen el poder, el nivel de recursos disponibles y la capacidad de los líderes para responder a las necesidades y demandas de los residentes y del electorado.

Los mapas y diagramas de esta sección comparan la extensión y los límites de las áreas administrativas, proporcionando una representación de cómo se organizan los diferentes niveles de gobernanza en Santiago, Bogotá, Lima y Londres. Los esquemas muestran qué nivel de Gobierno—Nacional o Central (azul), Regional/Metropolitano/Ciudad (rojo) y Local/Municipal (verde)— es responsable de la provisión de distintos servicios, como transporte público, servicios de emergencia, salud, educación, planificación urbana, vivienda, entre otros.

Como se refleja en las estructuras de gobernanza de las páginas siguientes, por debajo de los niveles metropolitanos se encuentran las autoridades municipales o locales: 33 distritos en Londres (con poblaciones de entre 150.000 y 400.000 habitantes), 52 municipios en Santiago, 20 distritos en Bogotá y 43 distritos en Lima, cada uno con diferentes niveles de poder y responsabilidad. Estos mapas también ilustran la huella urbana, destacando las áreas donde reside la población (en gris).

Londres reformó su estructura de gobernanza en el año 2000, estableciendo un Gobierno Metropolitano con un alcalde elegido directamente, cuyo ámbito de acción coincide en gran parte con el área donde residen y pagan impuestos sus habitantes. Con una superficie de 1.595 km², la capital inglesa es una de las áreas metropolitanas más grandes de Europa, aunque, en comparación con sus contrapartes latinoamericanas, significativamente menor: el Gobierno Regional Metropolitano de Santiago cubre 15.395 km², mientras que Lima y Bogotá abarcan 2.642 km² y 1.634 km², respectivamente.

Desde una perspectiva de gobernanza, estas cuatro ciudades presentan diferencias clave en términos de autonomía y eficiencia administrativa. Santiago sigue un modelo altamente centralizado, en el cual las decisiones estratégicas sobre vivienda, transporte y salud dependen del Gobierno Nacional. En contraste, las otras tres ciudades cuentan con una administración más autónoma, con competencias sobre transporte, medio ambiente, seguridad y planificación urbana. El modelo de Santiago genera un sistema complejo y en algunos casos ineficiente, ya que el Gobierno Metropolitano debe negociar constantemente con los ministerios y coordinarse con 52 municipios, lo que fragmenta el proceso de toma de decisiones. Aún cuando todas estas ciudades operan con múltiples niveles de gobierno, Londres, Bogotá y Lima han logrado mantener un equilibrio más efectivo entre sus administraciones locales, metropolitanas y nacionales, facilitando la gestión metropolitana. Por su parte, Santiago carece de una estructura metropolitana consolidada y de la capacidad efectiva para la coordinación y planificación urbana a largo plazo.



Santiago



Bogotá



Lima



Londres

Santiago

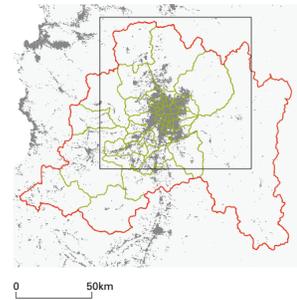
A escala regional, Santiago enfrenta un desafío distinto al de otras ciudades: una vasta jurisdicción que abarca un área considerablemente mayor que los barrios consolidados alrededor del núcleo urbano de alta densidad, incluyendo áreas rurales y agrícolas y una extensa cadena montañosa.

Santiago presenta una huella urbana compacta, concentrada dentro de sus límites administrativos, con menor dispersión en la periferia y un uso del suelo más eficiente.

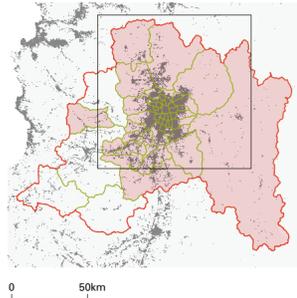
En Santiago, muchos de los principales ministerios del Gobierno Central—Vivienda, Transportes y Salud—tienen control sobre los presupuestos y la implementación de políticas a nivel de la Región Metropolitana de Santiago. Las agencias y servicios

descentralizados reportan directamente a los ministerios y al Gobierno Central. En ese marco, el Gobierno Regional debe negociar con diversas agencias y departamentos para ejecutar proyectos en toda la ciudad, lo que hace que el proceso sea relativamente complejo, especialmente cuando las agendas no están alineadas. Asimismo, el Gobierno de Santiago coordina con las 52 municipalidades el financiamiento y ejecución de iniciativas locales.

Región Metropolitana



Área Metropolitana de Santiago*



Área Metropolitana de Santiago
Gobierno Metropolitano
Gobiernos locales
Huella urbana

* El Área Metropolitana de Santiago compuesta por 48 comunas fue formalizada a través del Decreto 337 de Agosto de 2024.

ECONOMÍA	MEDIO AMBIENTE Y PLANIFICACIÓN	INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE	EDUCACIÓN Y CULTURA	SALUD Y SERVICIOS SOCIALES	SEGURIDAD	OTROS
GOBIERNO CENTRAL DE CHILE						
HACIENDA	VIVIENDA Y URBANISMO	OBRAS PÚBLICAS	EDUCACIÓN	DESARROLLO SOCIAL Y FAMILIA	INTERIOR Y SEGURIDAD PÚBLICA	BIENES NACIONALES
ECONOMÍA Y TURISMO	MEDIO AMBIENTE	TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES	DEPORTE	TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL	DEFENSA NACIONAL	RELACIONES EXTERIORES
AGRICULTURA	ENERGÍA	INTERIOR Y SEGURIDAD PÚBLICA	CULTURAS, ARTES Y PATRIMONIO	SALUD	JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS	MUJER Y EQUIDAD DE GÉNERO
MINERÍA			CIENCIA, TECNOLOGÍA, CONOCIMIENTO E INNOVACIÓN			
ADMINISTRACIÓN DESCENTRALIZADA (SECRETARÍAS REGIONALES MINISTERIALES, SEREMÍAS)						
HACIENDA	VIVIENDA Y URBANISMO	OBRAS PÚBLICAS	EDUCACIÓN	DESARROLLO SOCIAL Y FAMILIA	JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS	BIENES NACIONALES
AGRICULTURA	MEDIO AMBIENTE	TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES	DEPORTE	TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL		MUJER Y EQUIDAD DE GÉNERO
MINERÍA	ENERGÍA		CULTURAS, ARTES Y PATRIMONIO	SALUD		
SERVICIOS DESCENTRALIZADOS (NO TRANSFERIBLES)						
SERVICIO AGRÍCOLA Y GANADERO	SERVICIO DE VIVIENDA Y URBANISMO		EDUCACIÓN	MUJER Y EQUIDAD DE GÉNERO	SERVICIO NACIONAL DE MIGRACIONES	
IMPUESTOS INTERNOS	PARQUE METROPOLITANO		DEPORTE	PREVISIÓN SOCIAL	CARABINEROS	
	SERVICIO DE BIODIVERSIDAD Y ÁREAS PROTEGIDAS				PREVENCIÓN Y RESPUESTA ANTE DESASTRES	
					DEFENSA CIVIL	
					ASISTENCIA JUDICIAL	
GOBIERNO DE SANTIAGO						
ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS	PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO REGIONAL	INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE	CORPORACIÓN DE DESARROLLO REGIONAL	DESARROLLO SOCIAL Y HUMANO	JURÍDICO Y FISCALÍA	ASUNTOS INTERNACIONALES
FOMENTO E INDUSTRIA	MEDIO AMBIENTE, BIODIVERSIDAD Y ACCIÓN CLIMÁTICA	PROYECTOS ESPECIALES: NUEVA ALAMEDA Y LA CHIMBA			SEGURIDAD CIUDADANA	
PRESUPUESTO E INVERSIÓN REGIONAL						
52 MUNICIPALIDADES						
ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS	PLANIFICACIÓN URBANA	PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE COMUNAL	DESARROLLO CULTURAL	SALUD Y DESARROLLO	SEGURIDAD COMUNAL	INFORMACIÓN LABORAL
DESARROLLO ECONÓMICO LOCAL	PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURA	TRANSITO Y TRANSPORTE PÚBLICO	DESARROLLO EDUCATIVO	DESARROLLO SOCIAL		
	MEDIO AMBIENTE		DESARROLLO DEPORTIVO			
	MANTENIMIENTO Y GESTIÓN					

Niveles de Gobierno
■ Gobierno Nacional o Central
■ Gobierno Regional/Metropolitano/Ciudad
■ Gobierno Local/Municipal

Bogotá

En Bogotá, a pesar de contar con amplios límites urbanos no planificados que ocurren fuera de la ciudad, lo que conlleva mayores desafíos para la implementación de una planificación sostenible y de infraestructura a nivel regional.

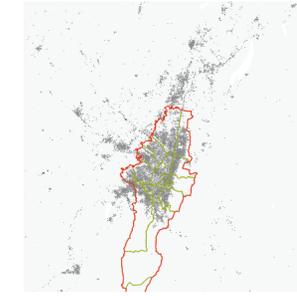
Su estructura de gobernanza se organiza en tres niveles principales. El Gobierno Central de Colombia es responsable de las políticas nacionales en áreas clave como economía, medioambiente, transporte, educación, salud y justicia. Conformado por ministerios y entidades clave, establece los lineamientos generales para el desarrollo del país.

El Gobierno de la Ciudad de Bogotá administra la urbe con competencias específicas en sectores como

desarrollo económico, planificación urbana, transporte (incluido el sistema TransMilenio y las ciclovías), educación, cultura, servicios sociales (como bienestar y vivienda), seguridad y administración pública. Su enfoque se centra en la implementación de políticas y proyectos dentro del ámbito urbano.

Las 20 Juntas Administradoras Locales tienen responsabilidades a nivel local en la provisión de servicios públicos, educación, espacio público, planificación y servicios comunitarios. Estas entidades actúan como un puente entre el Gobierno de la Ciudad y los residentes locales.

Bogotá



Gobierno Metropolitano
Gobiernos locales
Huella urbana

ECONOMÍA	MEDIO AMBIENTE Y PLANIFICACIÓN	INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE	EDUCACIÓN Y CULTURA	SALUD Y SERVICIOS SOCIALES	SEGURIDAD	OTROS
GOBIERNO CENTRAL DE COLOMBIA						
COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO	MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE	TRANSPORTE	EDUCACIÓN	SALUD Y SERVICIOS SOCIALES	JUSTICIA Y LEY INTERIOR	FINANZAS Y CRÉDITO PÚBLICO
TRABAJO		VIVIENDA, CIUDAD Y TERRITORIO	CULTURA		DEFENSA NACIONAL	RELACIONES EXTERIORES
AGRICULTURA Y DESARROLLO RURAL		INFORMACIÓN TECNOLÓGICA Y COMUNICACIÓN				
MINERÍA Y ENERGÍA						
GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ						
DESARROLLO ECONÓMICO	MEDIO AMBIENTE PLANIFICACIÓN	TRANSPORTE	EDUCACIÓN	SALUD Y SERVICIOS SOCIALES	ADMINISTRACIÓN, BOMBEROS Y EMERGENCIAS, ESPACIO PÚBLICO	TESORERÍA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA
		GESTIÓN DE VÍAS, TRANSMILENIO, BUSES LOCALES, CICLOVÍAS	CULTURA, RECREACIÓN Y DEPORTE	BIENESTAR Y MUJERES	GOBERNANZA Y SEGURIDAD	
				INTEGRACIÓN SOCIAL		
				VIVIENDA		
20 JUNTAS ADMINISTRADORAS LOCALES						
	MEDIO AMBIENTE PLANIFICACIÓN	SERVICIOS PÚBLICOS	EDUCACIÓN	ESPACIO PÚBLICO		SERVICIOS LOCALES

Niveles de Gobierno
■ Gobierno Nacional o Central
■ Gobierno Regional/Metropolitano/Ciudad
■ Gobierno Local/Municipal

Lima

La gobernanza urbana en la capital de Perú, está organizada en cuatro niveles principales: el Gobierno Central y las Agencias Públicas Ejecutivas, el Gobierno Regional, la Municipalidad de Lima y 43 distritos locales.

El Gobierno Central es responsable de las políticas nacionales a través de departamentos que abarcan áreas como economía, transporte, vivienda, cultura, salud, justicia, interior y relaciones exteriores. Las Agencias Públicas Ejecutivas funcionan bajo el Gobierno Central, abordando temas específicos como agricultura, medio ambiente, transporte, educación, salud y justicia. Actúan como entidades especializadas para ejecutar políticas sectoriales.

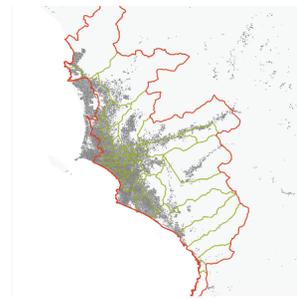
El Gobierno Regional gestiona los asuntos dentro de la región de Lima, incluyendo la administración financiera, el medio ambiente, el transporte, la

educación, el desarrollo cultural, la salud, la seguridad pública y la planificación del uso del suelo. Actúa como un puente entre el Gobierno Central y los municipios locales.

La Municipalidad de Lima, en tanto, se centra en la planificación urbana y la administración a nivel metropolitano. Sus funciones incluyen el desarrollo urbano, el transporte, los servicios sociales, los parques urbanos, la seguridad pública y los servicios comunitarios.

Los 43 distritos de Lima constituyen el nivel de gobernanza más local. Cada uno de los distritos es responsable de la administración local, la planificación urbana, el desarrollo cultural, la seguridad comunitaria y la provisión de servicios sociales.

Lima



■ Gobierno Metropolitano
■ Gobiernos locales
■ Huella urbana
 0 50km

ECONOMÍA	MEDIO AMBIENTE Y PLANIFICACIÓN	INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE	EDUCACIÓN Y CULTURA	SALUD Y SERVICIOS SOCIALES	SEGURIDAD	OTROS
Gobierno Central de Perú						
FINANZAS	VIVIENDA, CONSTRUCCIÓN Y SANEAMIENTO	TRANSPORTE	CULTURA	SALUD	INTERIOR	MUJERES Y POBLACION VULNERABLE
ECONOMÍA		TELECOMUNICACIONES	EDUCACIÓN	DESARROLLO SOCIAL E INCLUSIÓN	DEFENSA	
AGRICULTURA	MEDIO AMBIENTE			DERECHOS HUMANOS Y JUSTICIA		RELACIONES EXTERIORES
COMERCIO Y TURISMO	ENERGÍA Y MINERÍA					
PRODUCCIÓN						
TRABAJO Y EMPLEO						
AGENCIAS PÚBLICAS EJECUTIVAS						
AGRICULTURA	MEDIO AMBIENTE	TRANSPORTE	EDUCACIÓN	EDUCACIÓN	DESARROLLO SOCIAL	CULTURA
SILVICULTURA	VIVIENDA	TELECOMUNICACIONES	DEPORTES	CULTURA		DEFENSA CIVIL
AGUA	URBANISMO	OBRAS PÚBLICAS	VIVIENDA, CONSTRUCCIÓN Y SANEAMIENTO		SALUD	
COMERCIO Y TURISMO	BIENES NACIONALES					
Gobierno Regional						
ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS	MEDIO AMBIENTE	TRANSPORTE	EDUCACIÓN	CULTURA	DESARROLLO SOCIAL	SEGURIDAD PÚBLICA
PRESUPUESTO E INVERSIÓN	ENERGÍA Y MINERÍA	TELECOMUNICACIONES	DEPORTES	EDUCACIÓN		
DESARROLLO ECONÓMICO	AGRICULTURA	OBRAS PÚBLICAS	VIVIENDA, CONSTRUCCIÓN Y SANEAMIENTO		SALUD	DEFENSA CIVIL
TRABAJO Y EMPLEO	PLANIFICACIÓN TERRITORIAL					
COMERCIO Y TURISMO						
Municipalidad de Lima						
ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS	DESARROLLO URBANO	PLANIFICACIÓN Y TRANSPORTE	DESARROLLO CULTURAL	SERVICIOS SOCIALES Y DE BIENESTAR	SEGURIDAD PÚBLICA	PARQUES URBANOS
PLANIFICACIÓN DE INVERSIÓN METROPOLITANA			DESARROLLO EDUCATIVO	SERVICIOS DE LA CIUDAD		
COMERCIO Y DEFENSA AL CONSUMIDOR						
INSPECCIÓN FISCAL Y CONTROL						
43 DISTRITOS						
ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS	DESARROLLO URBANO	PLANIFICACIÓN Y TRANSPORTE	DESARROLLO CULTURAL	SERVICIOS SOCIALES	SEGURIDAD COMUNITARIA	
DESARROLLO ECONÓMICO LOCAL			DESARROLLO EDUCATIVO			
INSPECCIÓN FISCAL Y CONTROL						

Niveles de Gobierno
■ Gobierno Nacional o Central
■ Gobierno Regional/Metropolitano/Ciudad
■ Gobierno Local/Municipal

Londres

En Londres existe una estrecha alineación entre la huella urbana y la jurisdicción del Alcalde de Londres, reforzada por la política del Cinturón Verde (Green Belt), que limita la expansión urbana descontrolada. La reconfiguración política de Londres ha sido beneficiosa en términos de planificación integrada, transporte y políticas ambientales desde el año 2000.

Con un presupuesto anual de más de 15 mil millones de libras esterlinas, el Alcalde de Londres y la Autoridad del Gran Londres (GLA) han obtenido un mayor control sobre diversas áreas clave de la política pública desde que se implementó el nuevo sistema de gobernanza en el año 2000. El alcalde, elegido directamente, ahora tiene jurisdicción sobre casi nueve millones de residentes que viven en las 33 autoridades locales de Londres: los 32

distritos de Londres (London Boroughs) más la Ciudad de Londres (City of London).

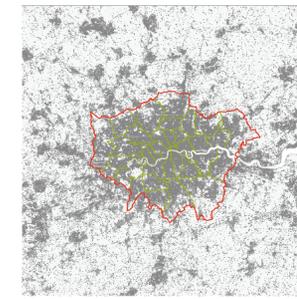
Aunque el Gobierno Central del Reino Unido aún controla el financiamiento de la salud y la educación, el Alcalde de Londres es responsable de establecer el presupuesto del GLA, que incluye la Asamblea de Londres y sus cinco organismos funcionales, conocidos colectivamente como el Grupo GLA. Estos organismos incluyen Transporte para Londres (TfL); el Comisionado de Bomberos de Londres (LFB); la Oficina del Alcalde para la Policía y el Crimen (MOPAC), que supervisa el trabajo del Servicio de Policía Metropolitana, y dos importantes agencias de regeneración: la Corporación de Desarrollo de Old Oak y Park Royal (OPDC) y la Corporación de Desarrollo del Legado de Londres

(LLDC), que lidera el legado físico olímpico en el Este de Londres.

El presupuesto también determina el nivel del "precepto" de la GLA, que es la parte del impuesto municipal destinado al alcalde, recaudado por los distritos de Londres y la Corporación de Londres. Esta contribución ayuda a financiar los servicios proporcionados por el Grupo GLA y el funcionamiento de la sede de la ciudad (City Hall).

Aproximadamente 7,5 mil millones de libras provienen de subvenciones gubernamentales y tasas comerciales, 8,1 mil millones de tarifas y cargos de transporte, y 1,5 mil millones provienen de los contribuyentes municipales.

London



■ Gobierno Metropolitano
■ Gobiernos locales
■ Huella urbana
 0 50km

ECONOMÍA	MEDIO AMBIENTE Y PLANIFICACIÓN	INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE	EDUCACIÓN Y CULTURA	SALUD Y SERVICIOS SOCIALES	SEGURIDAD	OTROS
Gobierno Central de Reino Unido						
NEGOCIOS Y COMERCIO	MEDIO AMBIENTE, ALIMENTOS Y ASUNTOS RURALES	TRANSPORTE	EDUCACIÓN	SALUD	DEFENSA	TESORO DE LA REALEZA
EMPLEO Y PENSIONES			CULTURA, MEDIOS Y DEPORTE		INTERIOR	OFICINA DEL GABINETE
FINANCIAMIENTO DE EXPORTACIÓN	ENERGÍA, SEGURIDAD Y CERRO EMISIONES				JUSTICIA	COMUNIDADES Y GOBIERNO LOCAL
						OFICINA DE RELACIONES EXTERIORES Y DE LA COMMONWEALTH
Autoridad del Gran Londres (Alcalde de Londres y GLA)						
CRECIMIENTO SOSTENIBLE	MEDIO AMBIENTE	TRANSPORTE PARA LONDRES (TfL)	INDUSTRIAS CREATIVAS	SALUD Y DEPORTE	OFICINA DEL ALCALDE PARA LA POLICIA Y EL CRIMEN / POLICIA METROPOLITANA	
RECURSOS Y MEJORA EMPRESARIAL	VIVIENDA Y SUELO		COMUNIDADES Y HABILIDADES	REGENERACIÓN	AUTORIDAD DE PLANIFICACIÓN PARA LOS INCENDIOS Y EMERGENCIAS DE LONDRES / BRIGADA DE BOMBEROS DE LONDRES	
				VIVIENDA		
33 DISTRITOS DE LONDRES						
NEGOCIOS Y ECONOMÍA	MEDIO AMBIENTE PLANIFICACIÓN	TRANSPORTE LOCAL	EDUCACIÓN	VIVIENDA		SERVICIOS LOCALES
				SERVICIOS SOCIALES		

Niveles de Gobierno
■ Gobierno Nacional o Central
■ Gobierno Regional/Metropolitano/Ciudad
■ Gobierno Local/Municipal



Dónde vive la gente

El nivel de densidad —ya sea compacto o disperso— es un factor clave que determina la “identidad” de una ciudad. Estos diagramas proporcionan un análisis comparativo de la densidad de población residencial de Santiago y otras ciudades y regiones globales seleccionadas. El cuadrado gris representa un área de 100x100 km, mientras que los “picos” hexagonales elevados indican la cantidad de personas que viven en un kilómetro cuadrado (1 km²): cuanto más alto es el pico y más oscuro el tono rojo, mayor es la densidad. Para Santiago, la Mancha Urbana está identificada en rojo oscuro y las zonas periféricas en gris.

La distribución de la población en Santiago revela altos niveles de densidad residencial en las áreas centrales, con un máximo de densidad de 38.684 personas en un kilómetro cuadrado dentro de la Mancha Urbana. Más allá de la mancha, la densidad disminuye significativamente, con un máximo de 1.882 personas en un kilómetro cuadrado. Como muchas capitales que concentran centros comerciales y de servicios alrededor de áreas residenciales del centro urbano, Santiago es un caso clásico de un núcleo urbano compacto con una periferia más dispersa.

Pese a que el nivel máximo de densidad en Santiago es similar al de ciudades como Río de Janeiro, Bogotá y Ciudad de México, y que se acerca a París (una de las ciudades más densas de Europa), es menos de la mitad de las ciudades asiáticas más densas, como Singapur, aunque casi duplica la “densidad moderada” de Londres.

A diferencia de Santiago, los residentes de Buenos Aires están más presentes en áreas periféricas, lo que refleja un mayor crecimiento suburbano e invasión de áreas rurales. Ciudad de México, con una población y huella urbana más grandes, presenta un patrón similar al de Santiago, aunque algunos de sus barrios periféricos siguen siendo extremadamente compactos.

Las ciudades que siguen el modelo monocéntrico de forma urbana enfrentan una mayor presión sobre su infraestructura central y generan desafíos de conectividad en las áreas periféricas. Londres, en este sentido, con densidades generales más bajas, está más equilibrado en su distribución espacial, apoyado por un extenso sistema de transporte público. Singapur ha sido planificado para ser lo más denso posible en toda el área administrativa de la ciudad-estado —una isla rodeada de agua sin potencial de expansión—, y todos sus barrios,

tanto centrales como periféricos, están bien atendidos por el transporte público.

París destaca por su núcleo central distintivo, diseñado con altos estándares arquitectónicos y de planificación, mientras que el anillo periférico de suburbios (“banlieue”) está relativamente degradado y ocupado por comunidades residenciales más desfavorecidas. La administración actual está invirtiendo fuertemente en infraestructura de transporte para mejorar la conectividad de estas áreas.

Bogotá y Río de Janeiro poseen densidades similares (alrededor de 36.500 personas por km²). Sin embargo, Río de Janeiro es más disperso en sus áreas exteriores, con una reducción gradual de la densidad, mientras que Bogotá presenta una mayor concentración en su núcleo urbano.

Lima, por su parte, presenta una densidad más baja, con un máximo de 33.505 personas por km² en su área administrativa. Fuera de esta área, la densidad disminuye considerablemente, lo que sugiere un crecimiento urbano menos concentrado en comparación con otras grandes ciudades.

Áreas verdes y pulmones verdes urbanos

La Región Metropolitana de Santiago tiene un potencial significativo para aprovechar su ubicación geográfica y clima únicos, transformándose en un modelo metropolitano del siglo XXI totalmente integrado con la infraestructura verde y azul existente y futura.

Otras capitales —como la milenaria ciudad de Roma, la extensa Ciudad de México y el bien planificado Gran Londres— han desarrollado diversas relaciones entre sus áreas construidas y espacios abiertos, determinando así su huella ambiental y moldeando la salud y el bienestar de los residentes urbanos.

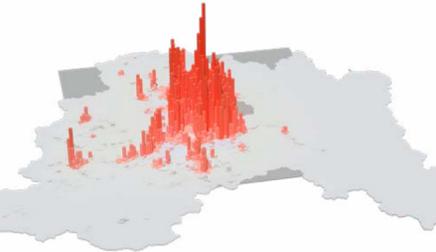
Enmarcado por un paisaje natural único de montañas y áreas rurales, el denso núcleo urbano de Santiago presenta una carencia significativa de espacios verdes en comparación con otros ejemplos globales. Representados a diferentes escalas, estos mapas destacan los espacios verdes urbanos y no urbanos mayores de 0,5 km², equivalente al tamaño de un parque de bolsillo.

Además del gran pulmón verde del Parque Chapultepec, la vasta huella urbana de Ciudad de México se beneficia de los activos ecológicos y los canales de

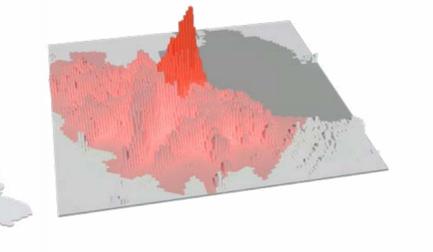
Xochimilco, junto con otras instalaciones hídricas. Por su parte, el área metropolitana de Roma abarca hoy en día la mayor cantidad de tierras abiertas y no edificadas entre las ciudades europeas, con gran parte de ellas dedicadas a la producción agrícola.

Londres fue diseñado en torno a un sistema de Parques Reales y propiedades privadas centradas en plazas ajardinadas. Además, la ciudad de nueve millones de habitantes está rodeada por un “Cinturón Verde” (Green Belt) que la conecta con el campo circundante y limita la expansión urbana descontrolada.

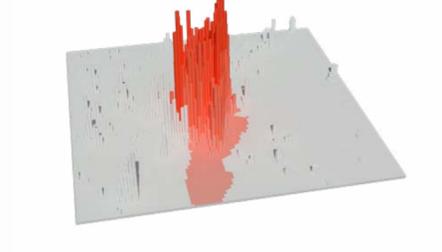
Santiago
Densidad máxima: 38.684 personas/km² (dentro de la Mancha Urbana)*
Densidad máxima fuera de la Mancha Urbana: 1.882 personas/km²



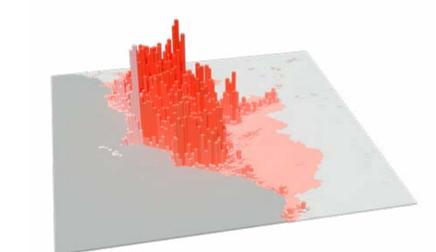
Buenos Aires
Densidad máxima: 29.927 personas/km² (dentro del área administrativa)



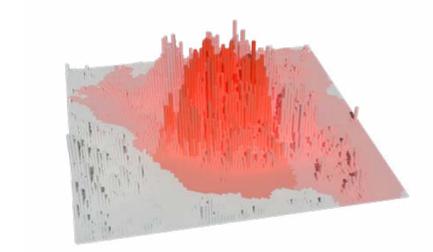
Bogotá
Densidad máxima: 36.526 personas/km² (dentro del área administrativa)



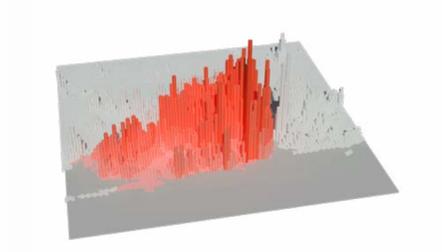
Lima
Densidad máxima: 33.505 personas/km² (dentro del área administrativa)



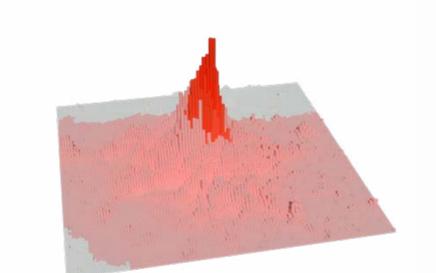
Ciudad de México
Densidad máxima: 31.598 personas/km² (dentro del área administrativa)



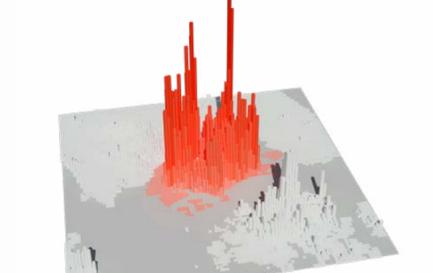
Río de Janeiro
Densidad máxima: 36.546 personas/km² (dentro del área administrativa)



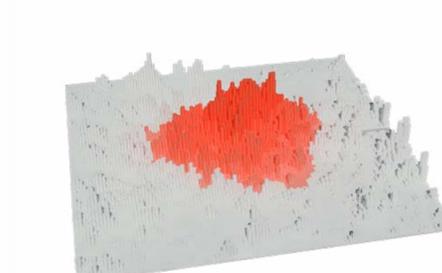
París
Densidad máxima: 38.756 personas/km² (dentro del área administrativa)



Singapur
Densidad máxima: 64.350 personas/km² (dentro del área administrativa)



Londres
Densidad máxima: 18.769 personas/km²



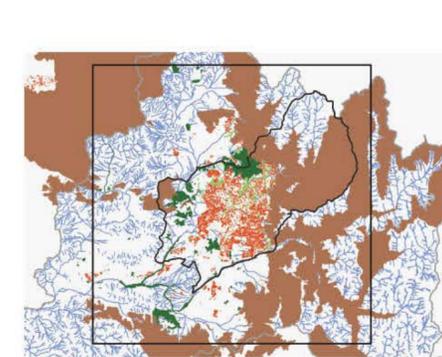
Densidad de población (según área de la ciudad)

- Alta densidad
- Baja densidad
- Ciudad
- Área Metropolitana
- Áreas periféricas

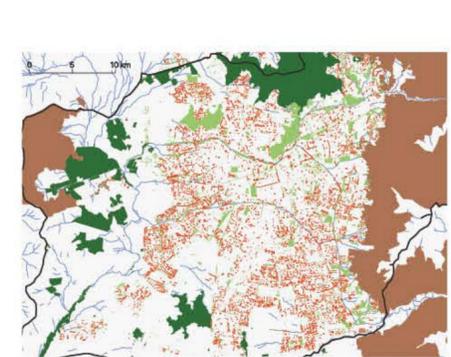
* Para Santiago, el cálculo se realizó para dentro y fuera de la Mancha Urbana o área construida de Santiago. Para el caso de las otras ciudades, el análisis fue realizado para dentro y fuera del área administrativa.

Fuente: JRC, GH5-POP (2016 y 2020); INE Chile 2017; Urban Age / LSE Cities; Gobierno Regional de Santiago

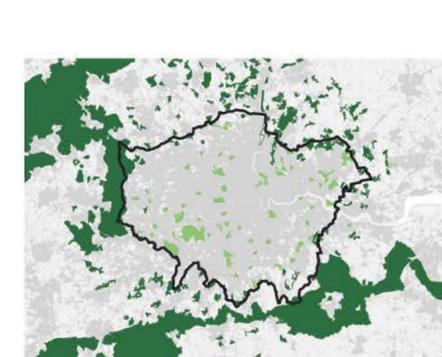
Santiago



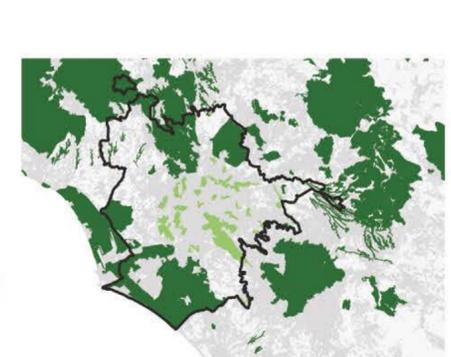
Área Central de Santiago



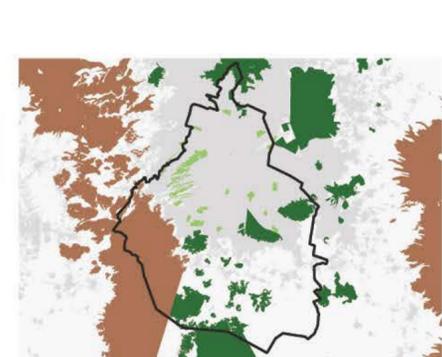
Londres



Roma



Ciudad de México



— Límites administrativos
— Infraestructura azul
— Montaña
— Áreas verdes no urbanas
— Plazas
— Áreas verdes urbanas (áreas verdes consolidadas)

Fuente: Urban Age / LSE Cities; Gobierno Regional de Santiago; JRC, Superficie construida GH5 (2016 y 2018); OpenStreetMap (2024); IDE Chile (2022); SIEDU INE Chile (2018); OSA Chile (2017); Región de Laño (2020); ISPRA Roma (2020); London Ordnance Survey (2024); Gobierno de la Ciudad de México (2022); GADM.org (2024)

Cómo viaja la gente

El potencial de las ciudades para reducir las emisiones globales de carbono depende en gran medida de la forma en que sus habitantes se desplazan desde sus hogares al trabajo. El uso de vehículos privados impulsados por combustibles fósiles tiene un impacto negativo en el cambio climático, por lo que los líderes urbanos están invirtiendo en modos de movilidad más sostenibles que reduzcan la dependencia del automóvil y promuevan estilos de vida más saludables.

Estos diagramas muestran la partición modal en Santiago y otras ciudades, representando el porcentaje de residentes que usan automóviles privados (gris), transporte público (azul oscuro), o que caminan o usan la bicicleta (azul claro) para llegar al trabajo.

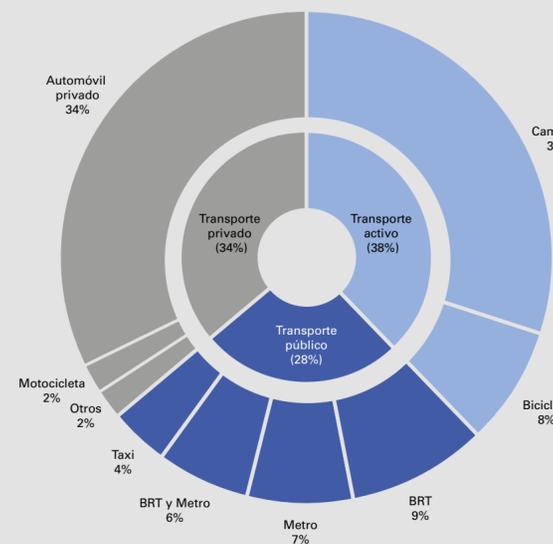
En París, el alcalde ha hecho grandes avances en los últimos años para invertir en transporte verde y reducir la dependencia del automóvil privado. Una serie de iniciativas políticas han funcionado bien: nuevas ciclovías, sistemas de arriendo de bicicletas, restricciones al tráfico y reducción de espacios de estacionamiento. Actualmente, solo el 9% de la población de la ciudad utiliza el automóvil para ir al trabajo, mientras que el 55% camina o anda en bicicleta.

En Bogotá, después de 20 años de inversión sostenida en transporte público, casi la mitad de los residentes utilizan el sistema TransMilenio y otros servicios de buses, más del 35% camina o anda en bicicleta y sólo el 16% usa automóviles privados.

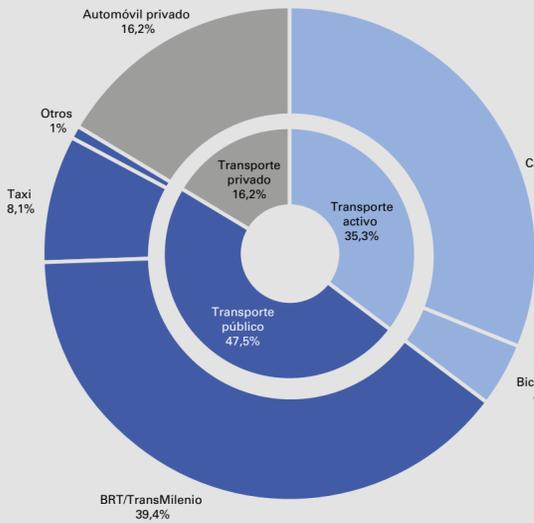
A pesar de su gran tamaño, gran población y tiempos de desplazamiento extendidos, la Ciudad de México cuenta con la mitad de sus residentes utilizando transporte público, casi un tercio caminando o en bicicleta, y el uso de transporte privado se sitúa en el 23%.

En la Región Metropolitana de Santiago, los datos recientes indican que se presenta la mayor dependencia del automóvil entre estas ciudades (34%), aunque se están realizando esfuerzos para promover la movilidad a través del transporte público (28%) y activo (38%), impulsando inversiones en infraestructura de transporte público y redes de ciclovías.

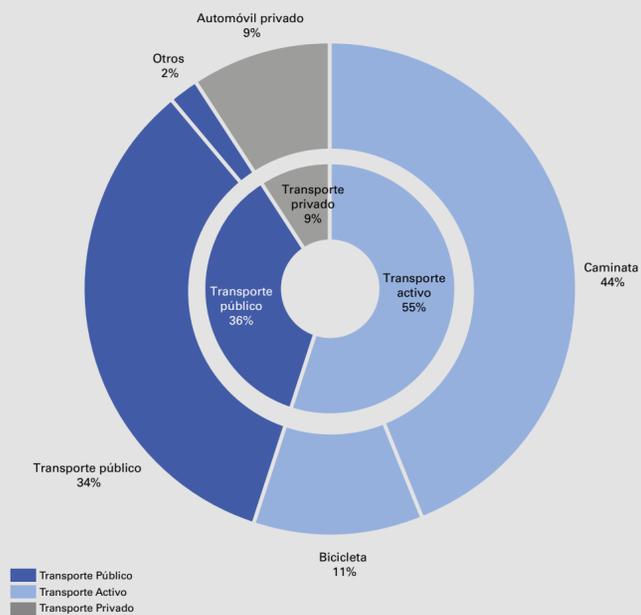
Santiago (2024)



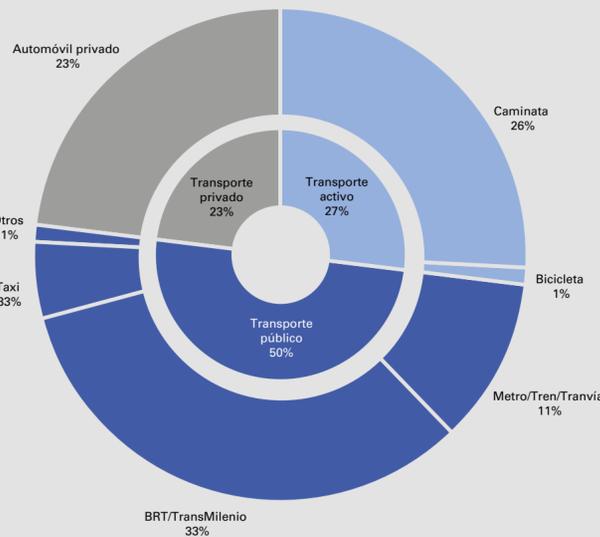
Bogotá (2019)



París (2024)



Ciudad de México (2019)



Infraestructura del transporte público

El Gobierno de Santiago está comprometido con una infraestructura de movilidad más verde y sostenible. En los últimos años, otras ciudades, como la capital de Colombia, Bogotá; la megaciudad china de Beijing y la capital del Reino Unido, Londres, han invertido en nuevas políticas y sistemas de transporte público que las han hecho más eficientes, reduciendo la congestión y la contaminación, y mejorando su huella ambiental.

Estos mapas comparan a Santiago con estas otras ciudades del mundo, mostrando la distribución de las redes de transporte público existentes y propuestas (transporte rápido en autobús y ferroviario) que cubren un área de 70x70 km alrededor de los centros urbanos de Santiago, Bogotá, Londres y Beijing. Durante las últimas

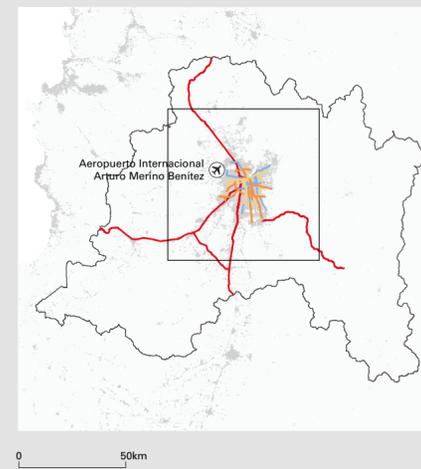
décadas, las dos ciudades latinoamericanas han invertido con éxito en nuevos sistemas de transporte masivo: el metro en Santiago, el Bus de Tránsito Rápido (BRT) y el propuesto metro subterráneo en Bogotá, constituyen las raíces de una red regional más amplia. Mientras tanto, el Estado chino ha construido una impresionante red subterránea y ferroviaria que respalda a los más de 20 millones de residentes de su capital, Beijing, acercándose a la infraestructura de transporte más madura de Londres, basada en su sistema subterráneo de 150 años de antigüedad y la reciente línea de alta velocidad Elizabeth Line, que transporta a 300 millones de pasajeros al año.

El TransMilenio y el sistema de teleférico de Bogotá

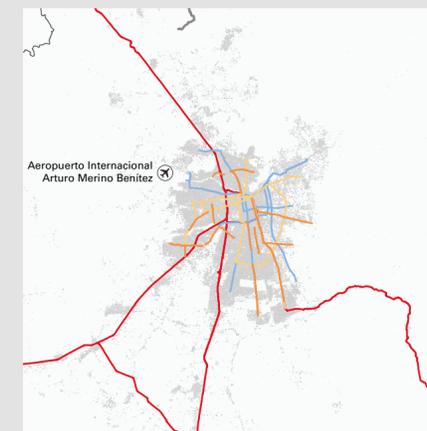
han logrado conectar algunos de los barrios periféricos más desfavorecidos con los lugares de trabajo en el centro de la ciudad, aunque depende casi exclusivamente de los autobuses y aún no está integrado con el metro.

En tanto, la red rápida de autobuses y la red del Metro de Santiago es compacta y eficiente dentro del área urbana central, pero necesitará expandirse hacia las áreas suburbanas para apoyar una red metropolitana y regional más integrada.

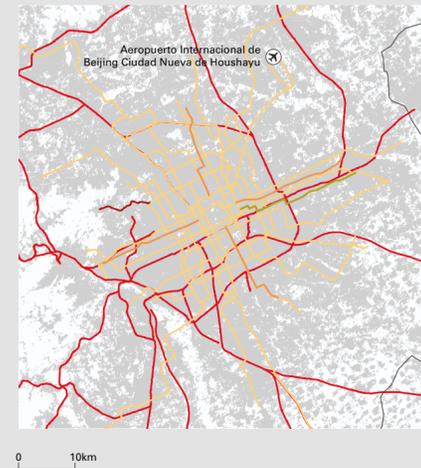
Santiago



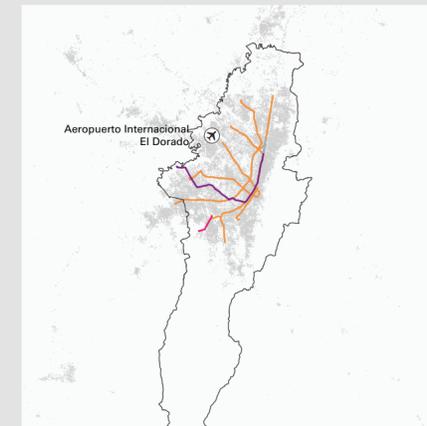
Zoom a la Mancha Urbana de Santiago



Beijing



Bogotá



Londres



Mapeo de la privación

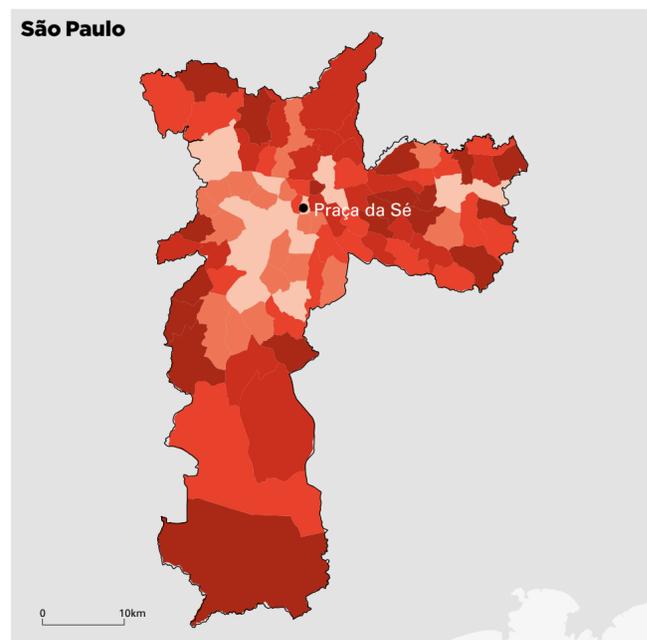
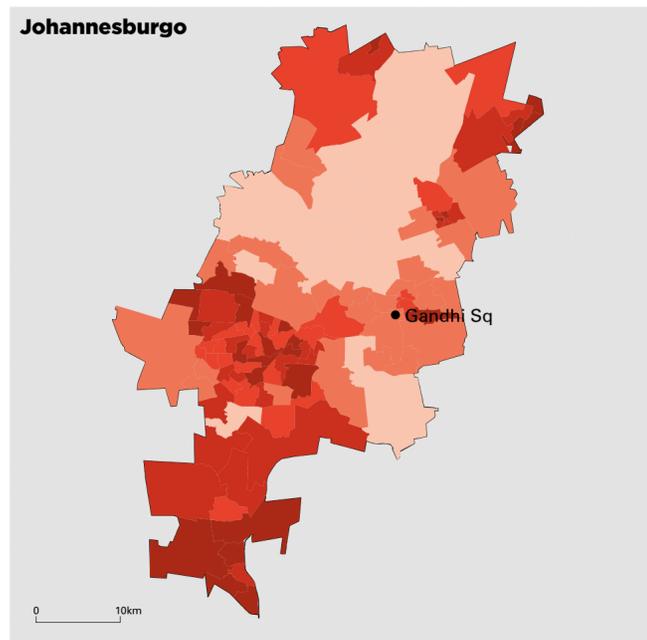
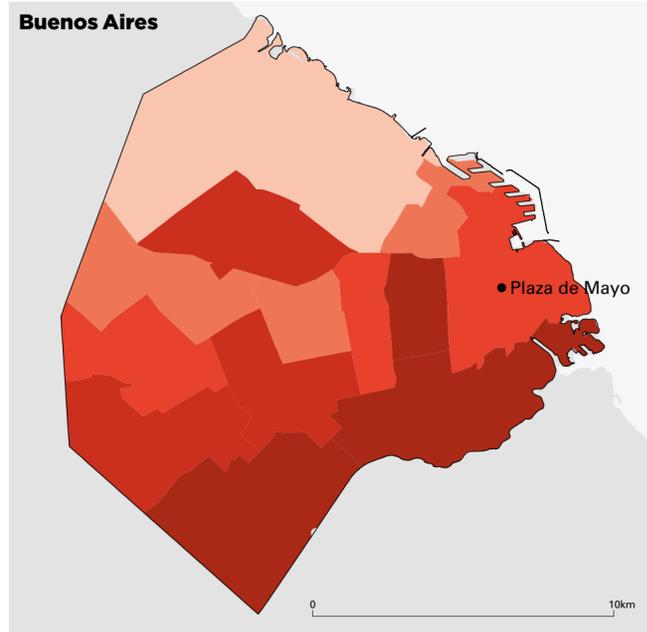
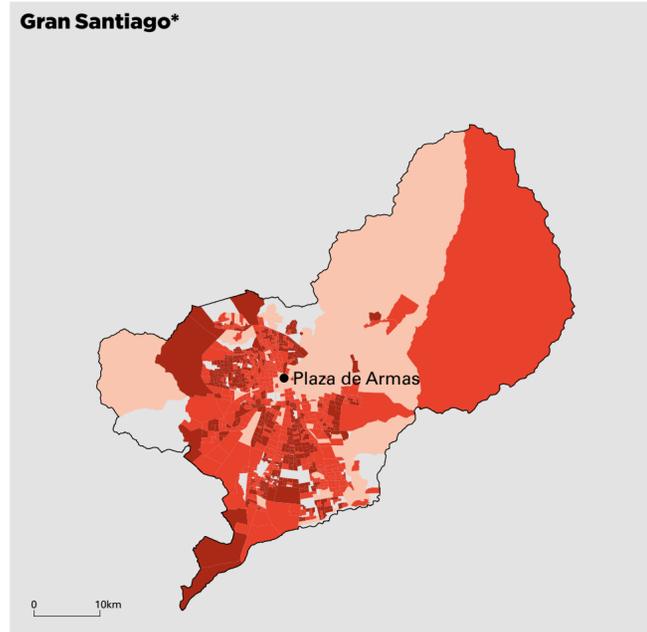
El Gobierno de Santiago ha establecido una visión a largo plazo para promover el crecimiento y la sostenibilidad, y, al mismo tiempo, se ha esforzado por mantener la equidad social y un sentido de seguridad en su amplio y diverso territorio. De diferentes maneras, muchas otras ciudades han tenido que lidiar con los efectos de una distribución cada vez más desigual de la riqueza, con experiencias dramáticamente diferentes en términos de acceso a servicios, educación y empleos. En este sentido, resulta útil comparar el ADN socioespacial de Santiago con otras ciudades de América Latina, como Buenos Aires y São Paulo, que comparten un grado de cultura, historia y gobernanza similar, con uno de los casos más extremos de segregación políticamente institucionalizada: la ciudad de Johannesburgo, en Sudáfrica.

Estos mapas capturan la distribución espacial de la desigualdad socioeconómica mediante el seguimiento de una serie de indicadores, incluyendo vulnerabilidad, ingresos, educación y PIB. Al identificar las áreas más desfavorecidas en rojo oscuro y las menos desfavorecidas en tonos más claros, se hace evidente la distribución espacial de la desigualdad en Santiago, Buenos Aires, São Paulo y Johannesburgo.

En el Gran Santiago, zona que abarca los 32 municipios de la provincia de Santiago, junto a las comunas de Puente Alto y San Bernardo, los residentes más vulnerables están concentrados en las áreas periféricas del sur y suroeste y en algunos puntos dentro del núcleo urbano, donde el acceso a servicios e infraestructura es limitado. Estas áreas representan alrededor del 12% del territorio y el 32% de la población.

En Buenos Aires, la privación económica se concentra en los bordes más al sur, representando el 46% del territorio, mientras que en São Paulo, las áreas con mayores niveles de privación representan el 52% del territorio y se encuentran principalmente en las áreas periféricas.

A pesar de la mejora de los antiguos guetos del apartheid como Soweto, así como de las conexiones de transporte, las perspectivas laborales para los residentes de Johannesburgo en estas áreas (que representan alrededor del 28% del territorio) son significativamente más bajas que en las áreas que antes eran exclusivamente blancas y en los ricos suburbios del norte, los cuales siguieron el "efecto rosquilla", en el que el centro histórico se vació y se convirtió en una zona insegura y profundamente empobrecida.



Baja privación
Alta privación

Limites

Estas cifras representan áreas, no población. Para la comparación entre ciudades, las áreas se calcularon en base a los dos quintiles más desfavorecidos en los datos de desigualdad de cada ciudad.

* Los datos para Santiago se calcularon a nivel del Gran Santiago debido a la disponibilidad de datos.

Fuente: eUrban Age / LSE Cities; Gobierno Regional de Santiago; INE Chile (2020); Rede Nossa São Paulo (2023); Instituto Nacional de Estadística y Censos de Argentina (2024); Índice Multidimensional de Pobreza de Sudáfrica (Censo 2011)

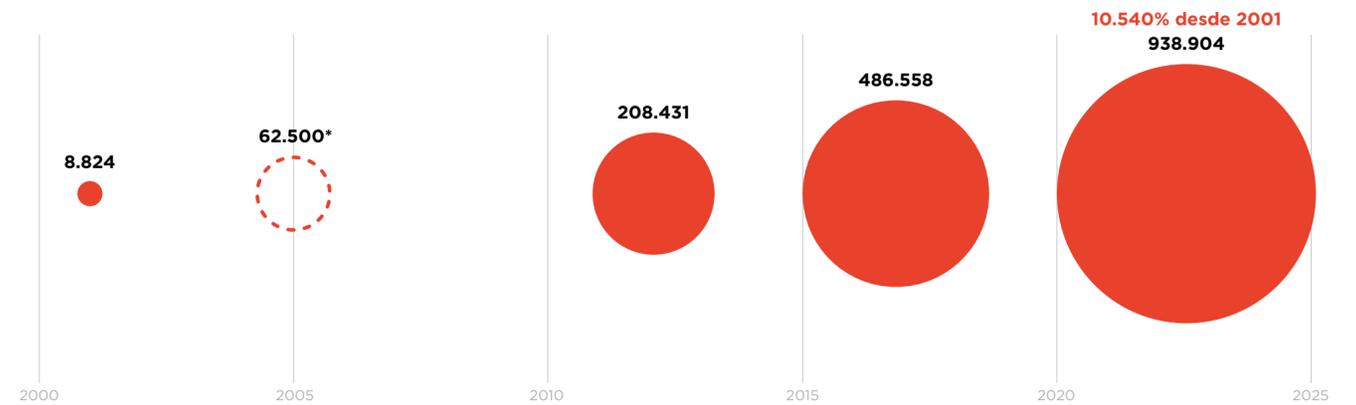
Gestión de la migración

Entre 2000 y 2025, ha habido un aumento significativo en el número de migrantes internacionales que se han asentado en la Región Metropolitana de Santiago, con un crecimiento superior al 10.000% desde 2001. De 8.824 migrantes en el año 2000, se registró un total de 938.904 de migrantes en 2023, muchos de ellos provenientes de otros países latinoamericanos que enfrentan agitación política. Estas cifras son significativas en comparación con una capital similar como Bogotá, que experimentó un aumento de 31.696 migrantes entre 2000 y 2005 a 605.376 migrantes debido a una crisis política en 2003.

En Santiago, los migrantes se han asentado en diversas partes de la ciudad, con algunos municipios experimentando mayores impactos que otros. Los municipios centrales de Santiago y Estación Central

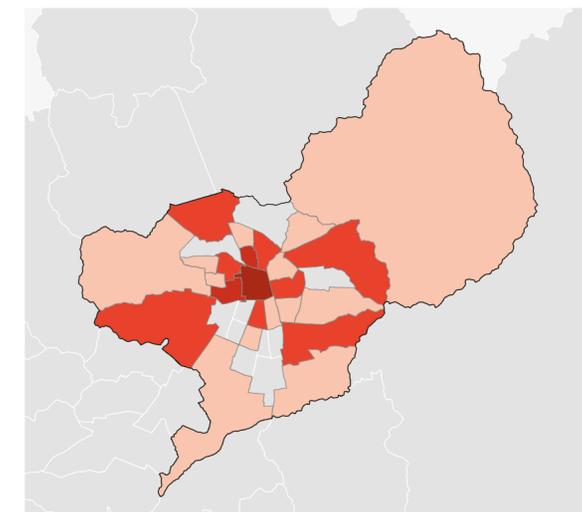
atrajeron la mayor cantidad de migrantes, con casi 60.000 arribos en 2022. En tanto, municipios más suburbanos —como Quilicura y Puente Alto— casi duplicaron la tasa de aumento de migrantes internacionales, reflejando una tendencia significativa hacia las áreas periféricas debido al aumento de la disponibilidad de viviendas en esas áreas y un menor costo de vida. En todos los casos, la llegada repentina de nuevos residentes a la Región Metropolitana de Santiago ha planteado desafíos para las autoridades gubernamentales —a nivel local, metropolitano y central— para proporcionar vivienda adecuada, infraestructura y servicios públicos dentro de un marco social y económico integrado y sostenible.

Migrantes internacionales en el Gran Santiago *



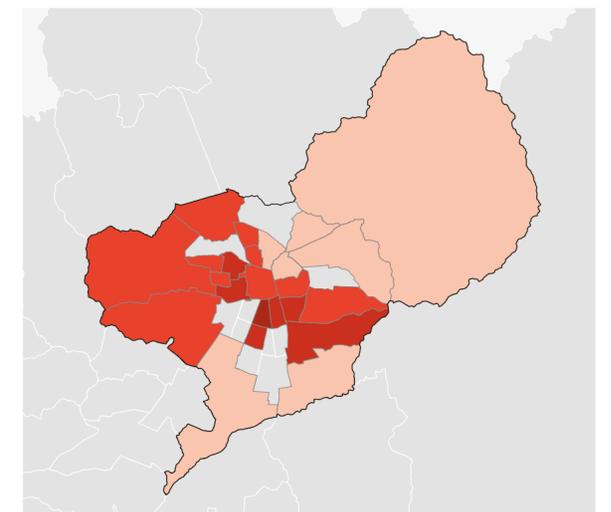
* Información estimada al año 2005.

Migrantes internacionales en el Gran Santiago *



Valores absolutos por comuna 2022

11.536 – 22.913
22.914 – 41.688
41.689 – 58.948
58.949 – 222.649



Cambio porcentual por comuna 2018-2022

1,09 – 1,19
1,19 – 1,34
1,34 – 1,57
1,57 – 1,98

* Información de octubre del año 2024 del Servicio de Migraciones, correspondiente a las 24 comunas con la mayor cantidad de migrantes internacionales dentro del Gran Santiago.

Créditos

Santiago Urban Age Task Force

Directores

Richard Burdett, profesor de Estudios Urbanos y Director LSE Cities, London School of Economics and Political Science
Rodrigo Martín, Vicedecano de Investigación de la Facultad de Arquitectura, Universidad de Santiago (USACH)

Investigación y coordinación

Catalina Duarte, Policy Officer, LSE Cities
Josefa Errázuriz, Project Manager e investigadora, LSE Cities
Alexandra Gomes, Research Fellow, LSE Cities
Charlie Hicks, Research Officer, LSE Cities
Sharada Murali-Krishna, Investigadora, LSE Cities
Matt Lee, Investigador, LSE Cities
Clemente Larraín, Investigador, LSE Cities
Diego Moya, Profesor Asistente, USACH
José Ignacio Selles, Investigador, USACH

Expertos internacionales

Peter Bishop, Profesor de Diseño Urbano, University College London; ex jefe de Planificación Gobierno Local de Camden, Londres (responsable del desarrollo de King's Cross)
Tony Travers, Profesor de Gobierno y Director, LSE London, London School of Economics and Political Science
Demetrio Scopelliti, Director de Planificación Urbana y Espacio Público, AMAT, Milán, Italia
Jean-Louis Missika, ex Vicecalde de Planificación Urbana, París, Francia
Philipp Rode, Profesor Asociado y Director Ejecutivo de LSE Cities, London School of Economics and Political Science
Henk Ovink, Director Ejecutivo, Comisión Global sobre la Economía del Agua
Carla Washbourne, Profesora de Ciencia y Política Ambiental, University College London
María Buhigas, Arquitecta Jefa Ayuntamiento de Barcelona, España
John Newbigin, presidente de Creative England y embajador de las Industrias Creativas, Alcalde de Londres
Alejandro Echeverri, cofundador y Director de URBAM, EAFIT Universidad de Medellín, Colombia y FEMSA, Profesor de Planificación Urbana, Tecnológico de Monterrey, México
Beatriz Rave, Ex Directora de Planeación Integral del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, Alcaldía de Medellín, Colombia

Gobierno de Santiago

Manuel Gallardo, Administrador Regional
Matías Salazar, Jefe de la División de Transporte e Infraestructura [1]
Mauricio Fabry, Jefe de la División de Planificación y Desarrollo Regional [2]
Nicole Sáez, Jefa de la División de Desarrollo Social y Humano
Fernando Court, Jefe de la División de Fomento e Industria
Isabel Brain, Jefa del Departamento de Planificación Regional
Didier Saintard, Jefe del Departamento de Movilidad, Transportes y Telecomunicaciones
Patricia Pasten, Jefa del Departamento de Medio Ambiente [3]
Jaime Romero, Gerente del Proyecto Nueva Alameda
Catalina Harrison, Asesora de Administración Regional [4]
Luis Meza, Encargado del Área Metropolitana
Ignacio Corcuera, Coordinador CEGIR
Cristina Huidobro, Gerente del Fondo de Agua Santiago Maipo
Ximena Cabello, Coordinadora del Programa de Inversión Intercomunal
Michel Carles, Jefe de Infraestructura y Desarrollo de Áreas Verdes
Felipe Vásquez, Gerente de Turismo en la Corporación Regional de Desarrollo de Santiago
Claudio Ruz, Corporación Regional de Desarrollo de Santiago
Álvaro Jordán, Departamento de Movilidad, Transportes y Telecomunicaciones
María José Gómez, División de Planificación Regional
Paula Ibarra, División de Planificación Regional
Pascuala Muggli, División de Planificación Regional
Cristy Sánchez, División de Planificación Regional
Katalina Jofré, División de Fomento e Industria
Emilia Tironi, División de Fomento e Industria
Magdalena Hernández, División de Fomento e Industria
Emilia Gallo, División de Fomento e Industria
Benjamín Barros, División de Fomento e Industria

Gobierno Nacional y Gobiernos Locales

Vicente Burgos, Jefe de la División de Desarrollo Urbano, Ministerio de Vivienda y Urbanismo
Emelyn de los Ríos, Jefa de Espacios Públicos, Ministerio de Vivienda y Urbanismo
Carlos Ponce, Director de Parque Metropolitano, Ministerio de Vivienda y Urbanismo
Daniel Errázuriz, Jefe de Parques Urbanos, Ministerio de Vivienda y Urbanismo
Pablo Juica, Asesor de Políticas, División de Desarrollo Urbano, Ministerio de Vivienda y Urbanismo
Jeanette Orozco, Directora Regional Transporte Público Metropolitano
Alejandra Provoste, Transporte Público Metropolitano
Macarena Roa, Transporte Público Metropolitano
Sebastián Tamblay, Transporte Público Metropolitano
Eduardo Martínez, Relaciones Comunitarias, Metro de Santiago S.A.
Adolfo Vargas, Vialidad Urbana, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Claudia Cortés, Secretaria Regional Metropolitana, Ministerio del Medio Ambiente

Andrea Osses, Dirección General de Aguas, Ministerio de Obras Públicas
Gabriel Mancilla, Dirección General de Aguas, Ministerio de Obras Públicas
Martina Valenzuela, Subsecretaría de Desarrollo Regional
Marion Stock, Subsecretaría de Desarrollo Regional
Verónica Martínez, miembro de la Comisión Interministerial de Ciudad, Vivienda y Territorio
Paola Jirón, Jefa del Consejo Nacional de Desarrollo Territorial
Patricio Rey, Gerente de Desarrollo País
Francisco Ibáñez, Desarrollo País
Martín Larraín, Corporación de Desarrollo de Colina

Academia

Luis Eduardo Bresciani, Director de la Escuela de Arquitectura, Pontificia Universidad Católica de Chile
Antonio Liphay, Pontificia Universidad Católica de Chile
Sandra Iturriaga, Pontificia Universidad Católica de Chile
Alexis Vásquez, Universidad de Chile
Paola Velásquez, Universidad de Chile
Pablo González, Universidad de Chile
Germán Correa, exministro del Interior y Transportes, asesor del Gobierno Regional y académico
Pablo Contrucci, Universidad del Desarrollo y miembro de la Comisión Interministerial de Ciudad, Vivienda y Territorio
Rodrigo Gajardo, Universidad del Desarrollo

ONGs y sector privado

Martín Andrade, Director, Corporación Ciudades
Angélica Figueroa, Coordinadora del Programa Distrito CO, Fundación Chile
Julio Poblete, Fundador Fundación Mi Parque
Catalina Picon, Directora Fundación Cerros Isla
Alejandra Vargas, Directora Fundación Inspira
Alejandro Gutiérrez, Director ARUP
Cristian Robertson, ARDEU
Bernat Parra, Mobil Arq
Alejandra Bosch, Lyon, Bosch & Martic Arq
Andrea Palma, GIZ
Julia Vergara, Cámara de Comercio de Santiago

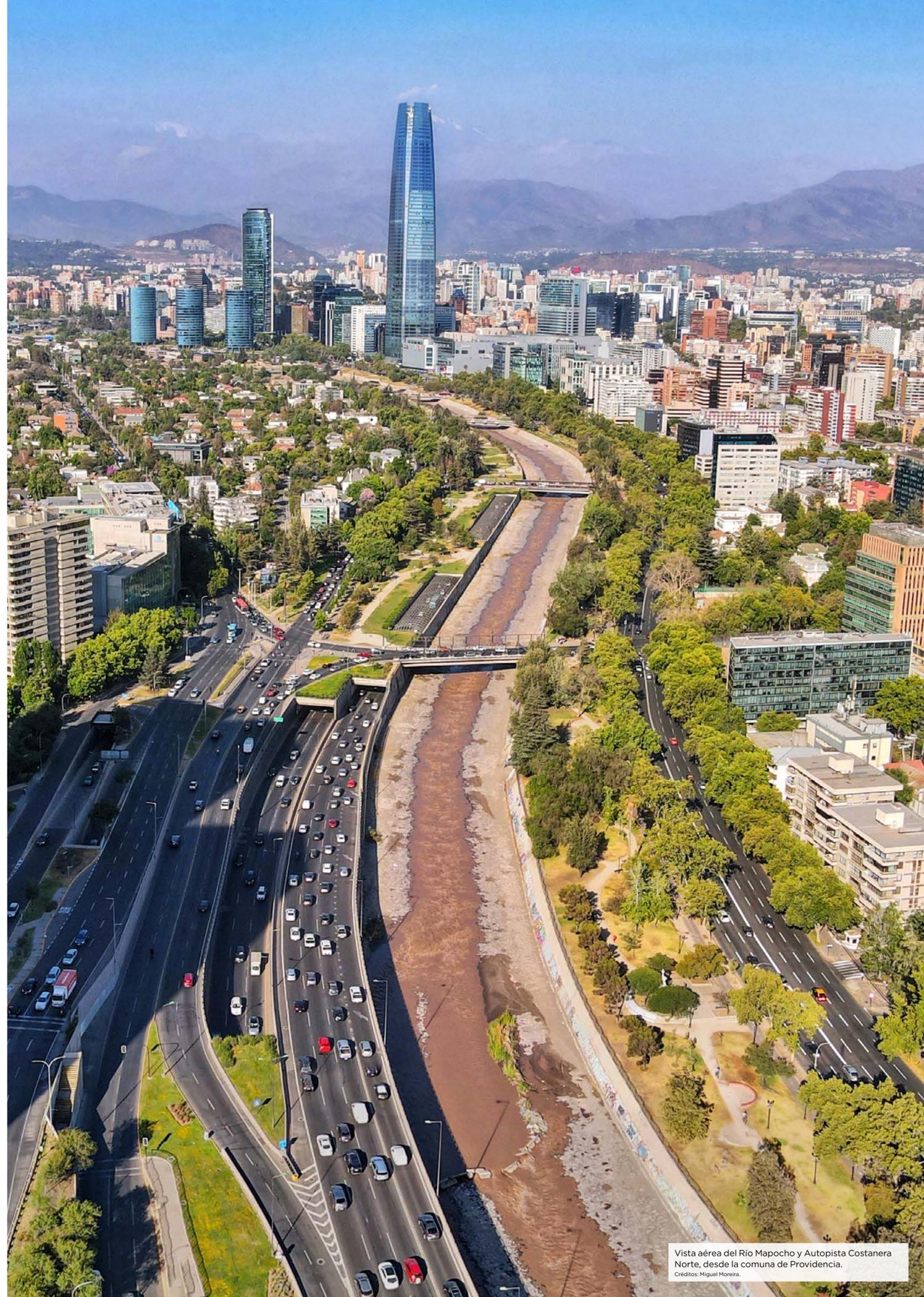
Organizaciones internacionales

Rodrigo Morera, FAO
Claudia Silva, FAO
Paulina Terra, FAO
Marta Rofin, Healthy Cities

Diseño
Atelier Works

Impresión
Valus Impresiones

[1] Al momento de las entrevistas y talleres, su cargo era Jefe de la División de Planificación y Desarrollo Regional.
[2] Al momento de las entrevistas y talleres, su cargo era Jefe de Departamento de Medio Ambiente.
[3] Al momento de las entrevistas y talleres, su cargo era Jefa de la Unidad de Cambio Climático.
[4] Al momento de las entrevistas y talleres, su cargo era Coordinadora del Proyecto Nueva Alameda.



Vista aérea del Río Mapocho y Autopista Costanera Norte, desde la comuna de Providencia.
Créditos: Miguel Moreira.

