

Conversaciones con Marcial Echenique:

Ciudad integrada, ciudades modelos, ciudades que crecen

Marcial Echenique vive en una casa de campo del siglo 18 en Cambridge, Inglaterra. Sus nietos son Anglo-chilenos y él ha echado raíces en el país sajón, tras cerca de 40 años viviendo y trabajando en la ciudad universitaria. Pero su origen está muy lejos de allí y los hermosos jardines del castillo inglés tenían su símil silvestre en la hacienda de su abuelo ubicada en el Valle de Lontué, en la Región del Maule. El urbanista indica con la mano, a través de la ventana del tren que nos lleva al sur, la vasta extensión de lo que fuera el fundo familiar. Vamos en dirección a Chillán al Segundo Workshop en Dinámicas Urbanas, URBANICS II, organizado por el Instituto Sistemas Complejos de Ingeniería.

Echenique, catedrático y ex decano del Departamento de Arquitectura de la University of Cambridge, ha sido pionero en la integración de modelos de transporte y uso de suelo en el mundo. De hecho el primer modelo urbano de transporte en Chile, que se desarrolló en la década del '70 en el gobierno de Salvador Allende, estuvo liderado por Marcial Echenique, Tomás de la Barra y Jorge Guendelman. Debido al inestable escenario político de la época, el proyecto no pudo implementarse, pero sus gestores siguieron ligados al desarrollo urbano en distintas partes del mundo. Justamente el taller de dinámicas urbanas que se desarrolló entre el 26 y 29 de marzo en Termas de Chillán hizo coincidir a de la Barra y Echenique.

Alo largo de la historia de la planificación

Entre sus principales reconocimientos destacan el Premio Nacional de Urbanismo de Inglaterra, en 2000 y la Condecoración dada por la Reina de la Orden Imperio Británico en 2009.

Pero los más de 40 años de experiencia estudiando, desarrollando e implementando modelos urbanos de transporte y uso de suelo son su mejor carta de presentación y lo convierten en una autoridad internacional en la materia.

Siguiendo con la historia, Marcial Echenique volvió a Chile en 1991 para trabajar de consultor para el ministro de Obras Públicas de aquel tiempo –Carlos Hurtado– en el “Estudio Macro Zona Central” y aplicando el Modelo de simulación MEPLAN integrando Uso del Suelo y Transporte. El plan, que consideraba toda la infraestructura y redes necesarias para el agua y tratamiento, trenes y vialidad, aeropuertos y puertos, fue replicado luego por el gobierno regional de Beijing.

En 1995 Echenique presentó el “Plan de Concesiones Viales Urbanas de Santiago” elaborado para el Ministerio de Obras Públicas cuando su ministro era Ricardo Lagos. Por medio de la nueva ley de concesiones, el plan pudo implementarse exitosamente y permitió completar la red vial estructural de Santiago, con la construcción de cuatro vías: el Sistema Oriente-Poniente (Costanera Norte), Sistema Norte-Sur (Autopista Central), Américo Vespucio Sur y Américo Vespucio Norte. Con este proyecto, la estructura vial de la capital se configuró al modo de construcción romana: *cardo – decumano* (vías Norte-Sur y Oriente-Poniente) y el anillo de circunvalación.

La inversión del Estado para este proyecto fue de USD130 millones y recibió USD190 millones producto del mecanismo de licitación. Echenique fue uno de los principales responsables de este proyecto, el que por medio de un sistema de peajes y tarificación alcanzó, a su vez, una gran rentabilidad social. No obstante

estas autopistas son usadas principalmente por personas con mayor poder adquisitivo, Marcial considera que al incluirse peajes en estas vías los usuarios “pagan por lo que usan”. Una de las consecuencias de la circunvalación que, además de los ejes mencionados incorporó los flujos de las rutas 68, 78, del acceso sur y de Los Andes, es que “al separarse las intersecciones los accidentes disminuyeron”.

Luego elaboró un Modelo Nacional proyectado hasta el 2020. Este plan consideró corredores longitudinales; además de la Ruta Norte-Sur, una ruta costera y otra interior. Cuenta Echenique que el poeta Raúl Zurita se refirió a esta iniciativa diciendo que “hace engordar a Chile”.

Posteriormente, según el urbanista, debido a problemas en el Ministerio de Obras Públicas se tomaron algunas decisiones a su juicio incorrectas. Transantiago, Biovías, los polémicos trenes para el sur y el puente de Chacao llevaron a Marcial Echenique a decir en revista *Qué Pasa*, en julio de 2006 que “con el gobierno de Lagos se acabó la planificación en el MOP”. Esta declaración le valió su puesto en el proyecto que llevaba a cabo en dicho ministerio.

Sin embargo, a pesar de ser un personaje bastante polémico, Echenique trasciende los partidos y ha sido consultor en todos los gobiernos de la Concertación. El proyecto Plan Santiago Oriente, encargado por Eduardo Bitrán, buscó eliminar la rotonda Pérez Zujovic y establecer un nuevo enlace entre la Costanera Sur y Kennedy, con un túnel bajo Andrés Bello para Acceder al Costanera Center. Esta iniciativa no vio la luz y hoy el rascacielos más grande de América Latina hace noticia por el caos vial que significará su próxima apertura. “El error es institucional”, explica Echenique.

Crisis vial en Sanhattan

Echenique fue uno de los profesionales que participaron en la planificación de la Costanera Norte, aunque aclara que no fue parte del diseño. Tal vez porque sabe que la pregunta que viene a continuación tiene que ver con las deficiencias de la carretera y el hecho de pagar por andar en una vía congestionada. “La Costanera Norte está bien hecha y la idea de andar por debajo del río es buena, pero tiene fallas”, comenta. “Se redujeron pistas respecto del diseño original y las salidas no son del todo buenas. Es ahí donde se produce la congestión”.

Si se suma esto al hecho de que próximamente se inaugurará el rascacielos más grande de América Latina en ese sector de la

capital, lo que producirá un caos vial, el problema se vuelve inconmensurable.

“La Municipalidad de Providencia otorga permisos para la construcción del Costanera Center, Las Condes autoriza la construcción del Titanium y Vitacura hace lo mismo por su parte”. Se genera una intersección imposible debido a la descoordinación de tres comunas colindantes. “Debiera ser la Intendencia quien lleve el Plan Metropolitano y de Transporte Integrado al Desarrollo Urbano”, concluye y opina que la planificación debe ser comprendida en un conjunto de medidas que consideran impuestos, subsidios, inversión y regulación. En Londres, por ejemplo, la Greater London Authority es responsable de integrar y resolver los asuntos de planificación del urbanismo metropolitano, de la operación del transporte público, la seguridad pública y hasta la policía.

Echenique cree que debiese aplicarse la tarificación por congestión en el sector denominado “Sanhattan” no obstante ese es también un barrio residencial. “No se puede ir en contra del mercado, y el mercado quiere autos”, opina, por lo que incluso desde su perspectiva las personas que viven allí debiesen pagar por circular, aunque menos que quienes están de paso.

Ciudades Modelo

A partir de los denominados “fondos espejo” del Transantiago, que consisten en destinar a regiones un porcentaje del presupuesto aprobado para la mantención del sistema de transporte público de la Región Metropolitana, Echenique está desarrollando el programa de “Ciudad Modelo”. Impulsado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, este programa busca mejorar el transporte urbano fortaleciendo la coordinación entre las instituciones relacionadas. El proyecto se está impulsando en Copiapó, Concepción, Talca, Valdivia, Puerto Montt y Antofagasta y justamente el asunto de la coordinación es su gran valor.

Puesto que la ciudad es una unidad y tanto su desarrollo como sus problemáticas deben abordarse desde todos los sectores involucrados en ella, el académico de la University of Cambridge considera muy relevante esta iniciativa. Para el experto no tiene ningún sentido lógico trabajar los asuntos urbanísticos por un lado, separado del modelo de transporte. La integración y la coordinación de los distintos agentes es crucial para el desarrollo inteligente de las ciudades.

Así, por ejemplo, para la ciudad de Valdivia, hermosa urbe sureña con un gran legado arquitectónico pero cuyo centro está altamente

congestionado y, por lo tanto, contaminado, la idea sería que todos los estacionamientos se escondan bajo las calles y plazas. “Queremos peatonizar avenida Picarte para mejorar el comercio, crear espacios urbanos con paraguas urbanos para la lluvia. En Valdivia llueve mucho pero no hace frío; no tiene sentido que la gente se quede en sus casas cuando está lloviendo”, dice.

Soterrar los cables también es parte del proyecto en esa ciudad. Claro que antes de ello se debería sacar los miles de kilómetros de cable en desuso que afean la ciudad. “Es común que queden cables sin uso enredados entre los postes. Se puede forzar a las compañías eléctricas a hacer una limpieza de estos, no así a las telefónicas, es un asunto por ahora de voluntad”.

8

El centro es el corazón de las ciudades

“El centro tiene que ser uno solo. Con más de uno no hay economía de escala en las ciudades intermedias. Por eso la protección del centro es importante, tiene que haber comercio pero también debe ser un lugar agradable para transitar”. En este sentido Echenique se manifiesta partidario de los centros comerciales en medio de las ciudades, a diferencia de lo que se suele hacer con los *warehouses* en Estados Unidos. Claro que no hay que perder el sentido, es el ejemplo del mall de la isla grande de Chiloé. “El *mall* de Castro no fue diseñado a escala ni se consideró en su construcción los temas de patrimonio e identidad que deben integrarse a la trama urbana”. Las zonas típicas debiesen contemplar este tipo de problemática, que va más allá del hecho de la construcción de un *mall*.

En cuanto a los temas de patrimonio, su visión es bastante realista. “El deterioro de las construcciones es inevitable y su mantención depende de que éstas sean obras extraordinarias, como el Coliseo de Roma. En el 90% de los casos restantes, la única forma de mantener una obra patrimonial es dándole uso”. Es el caso de la Mostra d’Oltremare, una construcción de la época de Mussolini convertida en centro de eventos o, sin ir tan lejos, el de algunos palafitos de Chiloé convertidos en restaurantes y hoteles.

El centro en las ciudades es vital, es el corazón que les da vida. Por eso, además de fomentar el comercio en ellos, la tendencia de las inmobiliarias es renovar la oferta de viviendas. Si bien hoy cada vez más personas pueden acceder a un departamento propio en la ciudad y, de alguna manera, el desarrollo de esta

industria ha permitido que la vivienda propia se haga más accesible, la otra cara de la moneda vuelve a ser, por una parte, la identidad y la conservación de zonas típicas y, por otra, la seguridad y calidad de vida.

Como humanamente lo muestra el documentalista Ignacio Agüero en “Aquí se construye”, la consecuencia del crecimiento de las ciudades puede ser la equidad pero también la pérdida del estilo de vida de casa y de barrio. Al construir hacia arriba las plantas no tocan tierra, los pájaros no llegan a las ventanas y la vista se extiende con suerte a un horizonte cercano y, con menos suerte, a la ventana del próximo departamento. Se pierde la privacidad, la comunicación entre vecinos, en fin, el estilo de vida es diferente.

Por eso Echenique considera que el diseño urbano de Santiago no está bien hecho. Sobran torres demasiado altas en algunos sectores, faltan estacionamientos y jardines. Evidentemente la migración a las ciudades, el desarrollo y el crecimiento de la población hace inviable probablemente la nostálgica idea de la vida de barrio, pero hay opciones intermedias: los “conjuntos armónicos” de los años 70 por ejemplo; condominios de edificios de no más de 4 pisos, con jardines interiores y a veces servicios.

Tren al sur

Ahora que vamos en el tren, cómo no recordar la polémica de los viejos-nuevos trenes al sur, que pretendían dar un impulso a este servicio popularmente querido. Si bien ahí se cometieron errores, la decadencia se debe a varias razones. Más allá de la nostalgia de los trenes, el servicio es rentable hasta cierto radio. Los trenes suburbanos sí son un modelo rentable, opina Echenique; por ejemplo los servicios Rancagua- Santiago o Limache-Viña del Mar. Lo mismo sucede en las grandes ciudades del mundo, como Londres, París y Nueva York.

El servicio de trenes para el transporte de carga sí resultaría rentable. Está por ejemplo el ferrocarril Antofagasta- Bolivia, FCAB, que transporta principalmente minerales y subproductos derivados de la minería de la región. Y en Concepción, el Ferrocarril del Pacífico, FEPASA y el TRANSAP; que transportan principalmente celulosa y madera.

Estado Unidos también transporta hasta el 80% de su carga mediante trenes. “Tiene sentido – aclara Echenique- Es lo que debieran hacer los puertos de San Antonio y Valparaíso, los que trasladan los bienes desde la aduana que está en



el puerto mediante camiones, que tienen menos espacio, contaminan más y congestionan los caminos y las ciudades”.

En el caso de los trenes de pasajeros de larga distancia, estos compiten con buses a corta distancia y aviones a mayor distancia. A más de 500km conviene el avión y a menos, el bus. En La Unión Europea y China se han desarrollado trenes de alta velocidad, que a más de 700 km son competitivos pero carísimos y, por tanto, requieren subsidios para que se usen.

Ciudad concentrada v/s expansiva

SOLUTIONS es un proyecto conjunto entre 5 importantes universidades del Reino Unido. El objetivo es desarrollar un camino de análisis para crear opciones de uso de suelo sustentables tanto a escala regional de las ciudades como de barrio, además de comprender cómo la interacción entre ambas escalas afecta la sustentabilidad. El principal investigador y autor del estudio es Marcial Echenique.

Solutions es un modelo de uso de suelo que propone soluciones para un desarrollo sustentable de las ciudades. Una planificación que considere el problema de los residuos y el acceso a viviendas y servicios. Existen las nuevas tecnologías que tras la quema de la basura, devuelven a la tierra el CO2 extraído de ésta por medio de la extracción de combustibles fósiles. Otras estrategias tienen que ver con la reutilización del agua, puesto que el agua potable puede usarse, indica su nombre, solamente para tomar. Además, las construcciones con paneles solares o geotermia ya están en uso y son sumamente eficientes, indica el experto.

El estudio confronta dos teorías: la de la ciudad en extensión (spawl), que es la manera natural de crecer, y la de la ciudad compacta (smart) con estructura de alta densidad como son Barcelona y Milán. La respuesta desde la economía dice que las ciudades en extensión son más eficientes que las compactas, porque el suelo es más barato al estar menos concentrado. Respecto del uso del auto en uno u otro modelo, éste no varía mucho. La gente no deja el auto porque hay razones prácticas de comodidad y costo, por lo tanto la congestión es mayor en el segundo modelo. Una propuesta oportuna puede ser el de las ciudades mixtas. Y, bajo esta premisa ¿Puede seguir creciendo Santiago? “Santiago tiene lugar de sobra para seguir creciendo y lo está haciendo a la velocidad de las demás ciudades, por lo que no es desmedido”, opina Marcial Echenique. Lo que sucede al crecer la ciudad es que se van desarrollando nuevos centros y los barrios se vuelven más

independientes, como es el caso de Maipú y Pudahuel”.

“Creo que Santiago debiera seguir desarrollándose pero en forma planificada, protegiendo sus zonas urbanas, agrícolas y de belleza. Debiese contarse con más y mejores espacios urbanos, que cumplan funciones no sólo estéticas sino de purificadoras y de drenaje del agua de lluvia a las napas”. “Es muy importante que la política de desarrollo urbano de la ciudad integre también los ministerios de Transporte y Obras públicas”.

En síntesis, desde la opinión experta de Marcial Echenique, Santiago debiese seguir desarrollándose sin limitaciones, pero ordenadamente y de manera integrada, de modo que los proyectos, las propuestas y soluciones debiesen emanar de una instancia común a los temas de transporte, obras públicas y uso de suelo. Las ciudades deben reverdecerse con parques de alto estándar y fomentarse el uso del transporte público para zonas con una alta tarificación.



Marcial Echenique

Académico y ex decano en la Escuela de Arquitectura de University of Cambridge. Premio Nacional de Urbanismo Reino Unido año 2000.

9



Tomás de la Barra, Marcial Echenique y Cristián Cortés