

Ken Livingstone, ex alcalde de Londres

# CLAVES PARA UNA CIUDAD EXITOSA

KEN LIVINGSTONE ES UN POLÍTICO INGLÉS QUE HA OCUPADO EN DOS OCASIONES EL ROL PRINCIPAL EN EL GOBIERNO REGIONAL DE LONDRES. COMO PRIMER ALCALDE DE ESTA CIUDAD, LOGRÓ MEJORAR NOTABLEMENTE EL TRANSPORTE PÚBLICO Y APLICAR CON ÉXITO EL SISTEMA DE TARIFICACIÓN VIAL.

Por Ximena Greene Foto Luis Vargas

**Ken Livingstone ha ocupado importantes** cargos políticos, tanto en los gobiernos regionales como en el Congreso de Inglaterra. Su elección como el primer alcalde de Londres (2000-2008) es, sin duda, su logro más importante y según él, se debió en gran parte a políticas públicas que llevaron a revertir una compleja situación que vivía esta ciudad.

A comienzos de la Segunda Guerra Mundial, Londres tenía 8,5 millones de habitantes. Más tarde, el Primer Ministro de la época, sir Winston Churchill, le encargó a sus consejeros que realizaran una estrategia de políticas públicas que solucionara la sobrepoblación de la ciudad. Tanto el Partido Conservador como los Laboristas coincidían en que había que reducir el número de habitantes, y apoyaron la teoría que sostenía que desde 1945 hasta 1990, la población de la ciudad debería disminuir a 5 millones de habitantes, en donde gran parte de la gente tenía que emigrar a ciudades satélites ubicadas en las afueras para vivir en mejores condiciones.

Esta política continuó hasta los años 70, y producto de la distancia que tenían las personas con su lugar de trabajo, el cual continuó estando en el centro de Londres, empezó a disminuir el uso del transporte público y a aumentar el del auto. "Cuando fui electo líder de GLC (Greater London Council) en 1981, me di cuenta de que esta política era catastrófica. Llevarse a la gente

y algunos trabajos fuera de Londres, la estaba convirtiendo en un ciudad fracasada en términos económicos, y en esa elección nos propusimos rechazar esa política como fuere, oponernos rotundamente a la construcción de grandes autopistas y reducir las tarifas del transporte público para que la gente lo volviera a usar. No era muy difícil de entender que a mayor número de calles y autopistas, más gente andaría en auto", recuerda Livingstone. Sin embargo, le costó veinte años implementar medidas efectivas.

## MEDIDAS EFECTIVAS CONTRA LA CONGESTIÓN

Cuando Tony Blair fue electo como Primer Ministro en 1997, había consenso en que la ciudad de Londres era un fracaso, y gran parte de las grandes firmas y empresas internacionales con sede en la ciudad, afirmaron que si no se solucionaba el problema de la congestión vial, se iban a ver obligados a mover sus oficinas a Bruselas o París.

Fue en ese contexto en que se volvió a discutir sobre la necesidad de tener un gobierno regional que fuera el responsable de las políticas públicas que afectaban directamente a la ciudad-región. En el año 2000, y tras una fuerte campaña de desprestigio en su contra, Ken Livingstone fue electo el primer alcalde de Londres.

Con poco presupuesto para invertir en el sector público y con la certeza de que los

grandes cambios en infraestructura eran medidas caras y que se demorarían mucho, de acuerdo al ex edil lo más rápido para atacar el tema de la congestión en el centro de Londres, era reestructurar el sistema de buses y aplicar la tarificación vial.

## ¿Cuál fueron los principales problemas a los que se debió enfrentar para aplicar el sistema de tarificación vial?

Si implementábamos un cobro para ingresar a la ciudad y no mejorábamos el transporte público, era muy injusto para los sectores más pobres. Por lo tanto, tuvimos que aceptar el hecho de que el sistema de buses debía ser nuestro principal eje de transformación.

En primer lugar congelamos los precios del transporte público por 4 años, nos deshicimos de 5.500 micros antiguas y las reemplazamos, en un período de 5 años, por 8.000 micros nuevas. Nos deshicimos del pago al conductor e introdujimos una tarjeta inteligente para el pago y construimos una serie de vías exclusivas. Hoy, a casi 12 años de la implementación del programa, el uso del sistema de buses ha aumentado en un 75%.

**Una de las principales críticas al sistema de tarificación vial implementando en Londres se refiere a sus altos costos, en donde casi la mitad de las ganancias se usan para gastos generales. Si usted pudiera mejorar algunos aspectos de este programa, ¿cuáles serían?**

Nunca pensamos en este programa por

el dinero, ya que sólo significó el 2% de nuestro presupuesto de transporte. Sólo lo hicimos porque la congestión era una amenaza para el éxito de nuestra economía.

Las calles estaban demasiado bloqueadas. Había que hacerlo, independiente de si íbamos a lograr o no ganancias. Si no lo hacíamos, las principales empresas se iban a reubicar fuera de Londres, lo cual era un escenario que debíamos evitar. Estoy seguro de que ahora que la tecnología es más avanzada que hace 12 años, el sistema debe ser mucho más barato de implementar y mantener. En esa época tuvimos que hacer un gran gasto en cámaras y señaléticas, los conductores tenían que registrarse manualmente, por lo tanto debíamos destinar personas y lugares para esa tarea. Hoy todo se hace a través de internet, incluso a través de teléfonos inteligentes.

**¿Cree que Santiago podría ser un candidato a un programa de tarificación vial, cuando el transporte público ya está colapsado? ¿Qué alternativas propondría a corto y largo plazo?**

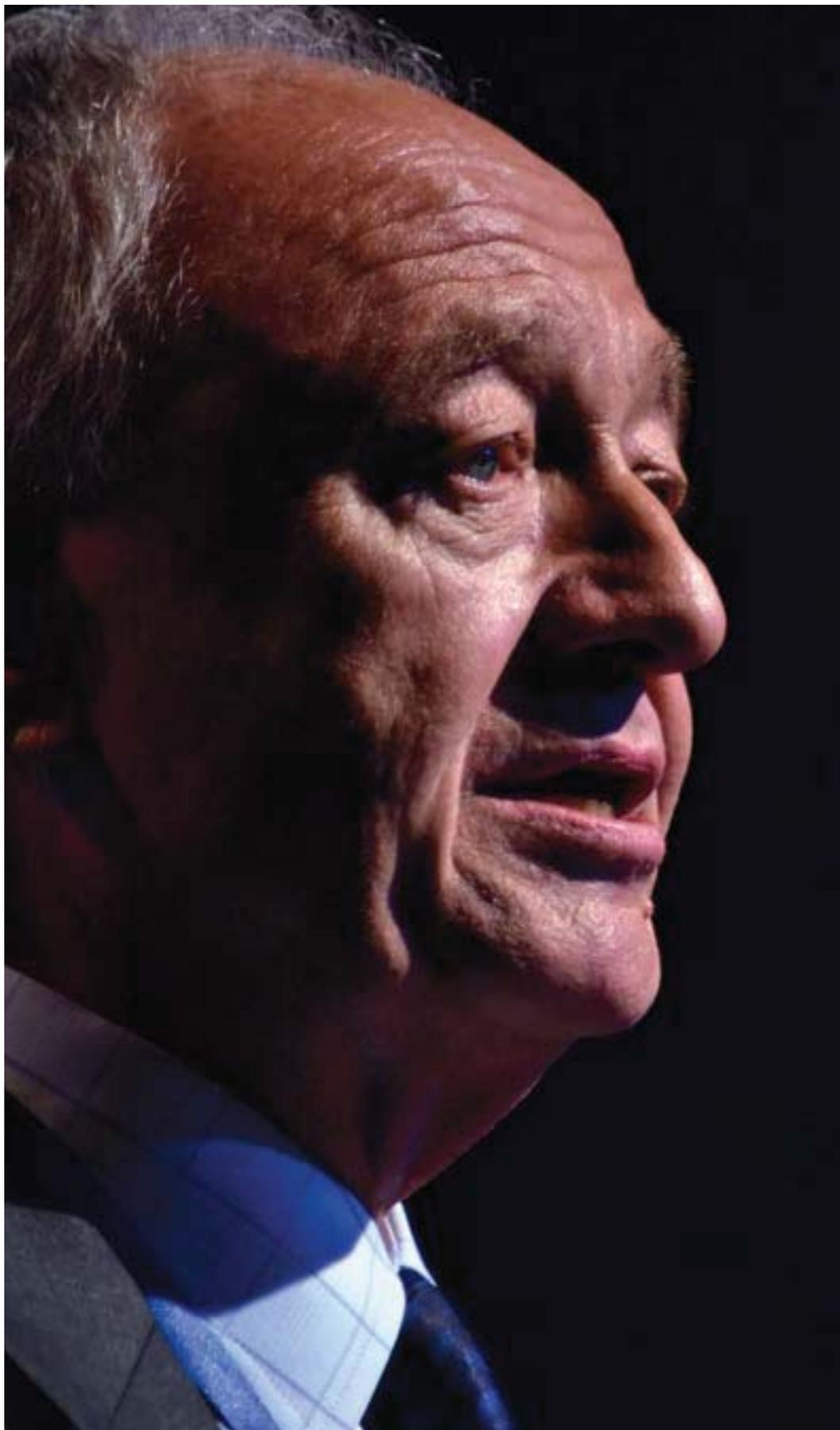
Por ahora, yo recomendaría continuar con la extensión de sus líneas de Metro. Ésa es la mejor manera de mover a la gente en la ciudad. En segundo lugar, mejoraría el sistema de buses, poniendo más buses en la calle, quitándoles cada vez más espacio a los conductores con vías 100% exclusivas. Sólo se puede hacer un sistema de tarificación vial si su sistema de Metro y buses trabajan en conjunto. Cuando nosotros implementamos el sistema en Londres, el 40% de los conductores dejaron de entrar al centro, por lo tanto, hubo un gran cambio en cómo la gente se movilizaba a través de la ciudad.

## TRANSFORMAR LA CIUDAD

Uno de los principales aspectos de la reforma al transporte de Londres, fue la puesta en marcha de un nuevo sistema de una tarjeta inteligente como base para la venta de pasajes. En Santiago se está usando uno similar, pero el mayor desafío local es la evasión.

**¿Cómo logró luchar contra este problema, principalmente en los autobuses?**

La verdad es que no tuvimos muchos problemas de evasión. En general la gente estaba dispuesta a pagar por el servicio y si alguien no pagaba, sencillamente el chofer no partía su recorrido. Sin embargo, sí tuvimos evasión en los buses orugas, lo cual combatimos con inspectores. También ins-





“LA MEZCLA para el éxito de Londres fue no sólo mejorar nuestro transporte público, sino también hacer una ciudad lo suficientemente atractiva para que el sector privado quisiera invertir”.

tauramos un sistema semanal y mensual de tarifas, por supuesto más baratas que pagar el pasaje diario, lo cual también colaboró en el tema de la evasión.

El principal problema, no sólo en Chile sino que en gran parte de las grandes metrópolis del mundo, es que el sistema de buses es comúnmente visto como uno para la gente pobre, y eso no debiera ser así. Hoy en Londres muchos de los altos ejecutivos de importantes empresas multinacionales sólo usan los buses para moverse por la ciudad.

**¿Qué tipo de buses recomendaría para Santiago?**

Depende para qué tipo de barrios o calles los estén destinado. Si son para los suburbios, un bus chico de un piso estaría bien. Pero para el centro de la ciudad y con la cantidad de gente que se dirige a esas

áreas, los buses de dos pisos y los buses oruga funcionan bien: los buses orugas para grandes avenidas y buses de dos pisos para las calles más chicas del centro de Santiago. La clave es buscar buses que se acomoden bien a cada necesidad, aunque en mi opinión gran parte del centro de Santiago debiera ser peatonal.

**En su experiencia, ¿cómo podemos combatir el hecho de que millones de personas en Santiago prefieren viajar en sus autos a sus lugares de trabajo y pagar altas tarifas de estacionamiento o parquímetro, en vez de viajar más de 2 horas en transporte público para llegar al mismo lugar?**

No sólo en Londres, sino que en gran parte del mundo, hubo un momento en la historia en que la gente pensaba que comprarse un auto era signo de éxito. Sin embargo, hubo un gran cambio de mentalidad una vez que redujimos considerablemente los lugares para estacionarse cerca de las oficinas y los accesos hacia el centro de la ciudad. La gente se empezó a dar cuenta que viajar en transporte público era efectivamente más rápido. Un trayecto en auto de 45 minutos, se puede hacer en bus en 25 minutos. Sin embargo, según entiendo, en Santiago ocurre lo contrario. Por lo tanto, insisto en darle prioridad a los buses, crear más corredores exclusivos para las micros y continuar con la extensión del metro.

**Por último, ¿cómo enfrentó la críticas sobre cuándo y cómo densificar el centro de Londres?**

La verdad es que esas críticas nunca se acabaron. Sin embargo, todas las grandes firmas querían estar en el centro de Londres, por lo que tuve que eliminar la restricción de construir en altura y permitir que más personas pudieran optar por un espacio en el centro. Soy de la firme opinión que construir en altura da más espacio para construir parques y zonas de recreación, que son peticiones recurrentes en la población. Por lo tanto, si gran parte de los habitantes decide vivir en casas con jardines, cada vez queda menos espacio para construir parques y hacer de la ciudad un lugar más amigable.

**¿Qué otras medidas tomó para potenciar la ciudad?**

Durante mi candidatura a la alcaldía de Londres, prometí abolir todas las regulaciones y restricciones en cuanto a la altura y densidad de los barrios. En vez de ello, iba a instaurar una política que se basaría en potenciar proyectos de buena calidad que se presentaran. Esto significó un gran aumento en la inversión de los sectores privados. Así, Londres pasó de ser una ciudad al borde del fracaso, a alcanzar e incluso sobrepasar a la ciudad de Nueva York en los rankings en 2007. La población fue volviendo de a poco. Cuando asumí como alcalde, había cerca de 7 millones de habitantes, hoy es 8,5 y esperamos que sean 10 millones para 2030. La mezcla para el éxito fue no sólo mejorar nuestro transporte público, sino también hacer una ciudad lo suficientemente atractiva para que el sector privado quisiera invertir.