

ALEX ANAS:

# “El desarrollo del sistema de transporte permite predecir la evolución de una ciudad”

En una charla en la CChC, el especialista estadounidense presentó su modelo analítico económico que predice el comportamiento de la ciudad y sus problemas urbanísticos. Ya ha sido utilizado con éxito en Estados Unidos y sus características permiten que sea aplicable en ciudades como Santiago.

Por Trinidad Montalva

Fotos Viviana Peláez

La planificación urbana es un problema verdaderamente gravitante en una ciudad como Santiago, más aún cuando la agenda noticiosa está marcada por los grandes proyectos e inversiones en infraestructura para el sistema de transporte público y privado. Por eso es que resultó particularmente interesante la charla de Alex Anas, profesor de economía de la Universidad de Buffalo en Nueva York, realizada el 11 de agosto en la CChC, donde explicó sus teorías para lograr una mejor planificación urbana y de qué manera ellas se han desarrollado en ciudades de Estados Unidos. Su exposición llamó la atención porque se refirió a características que son perfectamente aplicables a las principales urbes chilenas.

Anas cuenta con una vasta experiencia en el campo de la economía urbana y ha desarrollado un modelo analítico que permite vaticinar el comportamiento de las ciudades. “El desarrollo del sistema de transporte nos permite predecir cómo evolucionará una ciudad. Por ejemplo, se puede demostrar el impacto que generan las inversiones en transporte en relación con el precio de las propiedades cercanas o los cambios en el bienestar de los habitantes que se ven afectados o beneficiados por la cana del transporte”, explica el economista.

Durante su presentación, Alex Anas hizo hincapié en que “para la elaboración de estrategias urbanísticas es necesario conocer muy de cerca el comportamiento de los ciudadanos y sus sistemas de transportes urbanos”. Añadió que actualmente esos comportamientos están lejos de ser entendidos y respetados por los que diseñan las ciudades. Por eso, su intención es lograr una mayor difusión de su modelo, y de esa forma generar un desarrollo consciente y estratégico para cada ciudad.

## LOS ORÍGENES DEL MODELO

Anas recordó que sus primeras investigaciones comenzaron con la construcción del tren interurbano de Chicago, donde fue testigo de la transformación de los suburbios de esa ciudad y su impacto en los precios de las tierras que eran vecinas al nuevo sistema de transporte. Ahí observó cómo las tierras que estaban ubicadas lejos del centro urbano comenzaron a subir rápidamente de precio, porque el tren interurbano hizo que los que trabajaban en Chicago cambiaran su enfoque y ya no consideraran tan complicada la vida en los suburbios. Una vez que el tren comenzó a operar, se produjo una fuerte migración a los suburbios, lo que tuvo como consecuencia una baja en los precios de las propiedades en el centro de Chicago. Ese cambio significó que el sector más acomodado de la población se desplazara a vivir en las afueras de la ciudad, mientras



Alex Anas, profesor de economía de la Universidad de Buffalo en Nueva York.

que los que originalmente vivían ahí se sintieron desplazados por esta fuerte migración y se cambiaran al centro de la ciudad.

“En solo un par de años la ciudad cambió radicalmente”, comentó. Durante la semana, miles de personas se trasladaban a trabajar al centro, colapsando carreteras y el mismo tren, aumentando de paso los precios de los pasajes y los tiempos de viajes. Esto generó que muchas personas que no tenían que ir obligatoriamente al centro, acomodaran su vida a los suburbios, por ejemplo cambiando a sus hijos a colegios más cercanos o trabajando cerca de sus hogares. De esa forma, los suburbios co-

menzaron a independizarse del centro de la ciudad.

Sin embargo, el problema fue que al cabo de unos años el centro de Chicago se volvió peligroso y poco habitable, ya que se trasladaron a vivir ahí personas con menos recursos, disminuyendo considerablemente la calidad de vida en la urbe. Además, en el centro de la ciudad aparecieron otras dificultades, como el aumento en la contaminación, mayor gasto en transporte y dependencia de automóvil.

Esta experiencia despertó en Anas la necesidad de planear y desarrollar proyectos de transportes conscientes, que consideren la evolución más adecuada y sustentable para cada ciudad. Tras vivir esta experiencia, creó un modelo para prevenir la experiencia de Chicago, al que llamó “The Chicago Prototype Housing Market”. Luego, con la ayuda del departamento de planificación urbana de Estados Unidos pudo aplicar su modelo en otras ciudades, como Houston, Pittsburgh y San Diego. Y sus investigaciones también han sido apoyadas y reconocidas por varios departa-

mentos gubernamentales de Estados Unidos, como los de transportes, desarrollo urbano y medioambiental.

Al confirmar la precisión de sus teorías, un grupo de urbanistas de la Universidad de Berkeley en California se encuentra actualmente trabajando en su modelo predictivo, buscando mejorar la calidad de vida en el centro de Los Ángeles. Al mismo tiempo, sus publicaciones han contribuido al ajuste y organización de barrios residenciales y comerciales, y a la integración urbana en otras ciudades del mundo. **EC**

## ¿QUÉ PASA EN SANTIAGO?

Santiago y América Latina no están fuera del enfoque urbano de Alex Anas. A su juicio, el problema de la mayoría de las ciudades de América Latina es que “son urbes densamente pobladas, donde hay una centralización abrumadora de los servicios, en comparación con los suburbios y otras ciudades más pequeñas”. Y advirtió que “el no planificar estratégicamente el crecimiento de las ciudades, traerá problemas urbanísticos en un futuro cercano”.

Uno de los presentes en la exposición de Anas fue el arquitecto y miembro de la Comisión de Urbanismo de la CChC, Antonio Rodríguez Cano, quien considera un aporte el modelo del profesor, ya que demuestra de manera cuantitativa y cualitativa el impacto que generan las grandes obras viales

y cambios en el sistema de transporte en el desarrollo de las ciudades.

Señala que hoy no existe un consenso para la planificación del desarrollo urbano de la Región Metropolitana. “Actualmente, hay dos fuertes tendencias en discusión. La primera apoya la teoría del crecimiento en altura, que incentiva la densificación del centro urbano, mientras que la segunda tiene que ver con un crecimiento más expansivo que propone el desarrollo de los suburbios”, indica Rodríguez Cano. Además, sostiene que no existe la fórmula ideal para el crecimiento de Santiago, ya que ambas tendencias tienen costos y beneficios. “Al elegir vivir en una ciudad que crece en altura, optamos por un espacio más reducido, pero a la vez más práctico, ya

que al existir menos movilización interurbana se reduce el gasto en transporte y en infraestructura vial. No ocurre lo mismo si se decide vivir en los suburbios, ya que al optar por una casa más amplia, pero más lejos, aumentan nuestros gastos en transportes al igual que nuestros tiempos de viajes”, ejemplifica Rodríguez Cano.

“Es cierto que se han desarrollado servicios y pequeños centros urbanos en las afueras de la ciudad, que de cierta manera hacen a los suburbios más independientes de la urbe”, agrega el arquitecto. Pero advierte que no hay que cegarse a nuestra realidad, donde la centralización existente en Santiago impide terminar con esta obligatoria dependencia.

