

PROYECTO “MARGAMAR”:

El otro río navegable

Desde julio de 2004 viene tomando forma el proyecto “Margamar”, un complejo plan que pretende estrechar la caja del estero que cruza la Ciudad Jardín, dejar entrar el agua del mar, reformar la Rivera fluvial, hacerlo navegable y, lo más importante, evitar las desagradables inundaciones que afectan a los viñamarinos durante los inviernos.

Por Daniela Hernández Rodríguez

“**M**i empeño va a ser hasta que logremos inaugurar este nuevo Marga-Marga y les quiero decir que este proyecto me interesa mucho. Es un gran proyecto para Viña del Mar y pretendo pasar aquí los próximos ocho años de mi vida, muy cerca de Valparaíso”, dijo Sebastián Piñera en agosto de 2001. En ese entonces, el empresario era el candidato de Renovación Nacional (RN) para ocupar un sillón en el Senado por la Quinta Región Costa. Cuatro días después

retiró su candidatura y, con ello, su propuesta de hacer el Marga-Marga navegable se fue al olvido.

Pero no pasaría mucho tiempo hasta que la empresa canadiense de ingeniería costera Baird comenzara a estudiar la posibilidad de reformar el árido rostro del estero de la Ciudad Jardín. La iniciativa fue subsidiada por el gobierno canadiense, que entregó 300 mil dólares a Baird para que ésta realizara los estudios de factibilidad del proyecto bautizado como “Margamar”.

Una vez finalizados, la empresa selló un acuerdo de trabajo con la Municipalidad de Viña del Mar, en ese momento administrada por el alcalde Jorge Kaplán. “Este acuerdo se

origina en una propuesta que le hace la empresa Baird al municipio, amparados en una serie de situaciones que estaban ocurriendo. La primera es que el gobierno de Canadá tenía un programa para financiar estudios de empresas de ingeniería canadienses que estuvieran desarrollando proyectos relacionados con el medioambiente en el extranjero. Lo segundo era que la idea de canalizar el estero estaba en la agenda pública urbana. Y tercero, la ley de concesiones del MOP había demostrado que era exitosa en lo que respecta a la materialización de obras de importancia pública”, explica Marcelo Ruiz, arquitecto de la Secretaría de Planificación de la Municipalidad.



Vista panorámica del renovado rostro de la desembocadura del estero Marga-Marga. Marina deportiva, el molo de abrigo y Avenida Perú.

LA RAÍZ DEL PROYECTO

Para hacer un mapa del proyecto "Margamar" es necesario trazar las líneas históricas del estero Marga-Marga. Por ejemplo, decir que su nombre proviene del quechua y significaría "fácil de transportar", sin embargo existen otros que dicen que el nombre deriva del mapudungun "malghen" ("mujer") y hacía referencia a las mujeres que trabajaban en los lavaderos de oro en épocas prehispánicas. O tal vez contar que la idea de canalizar el estero es tan antigua como la ciudad de Viña del Mar. De hecho, hasta Benjamín Vicuña Mackenna planteó alguna vez hacer navegable el estero. En 1920 un vecino de la ciudad envió una carta al municipio donde solicitaba algo similar y, en la década de los 60, la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso (PUCV) elevó una propuesta que contemplaba la canalización del estero y la construcción de una marina deportiva.

El tema salió al ruedo nuevamente en 1997, tras la visita que una comisión edilicia realizó a Barcelona y que la llevó a gestionar con el consorcio español Europroject la construcción de una cuenca navegable. El asunto se mantuvo en pie hasta 2001, cuando la Contraloría General de la República rechazó el proyecto.

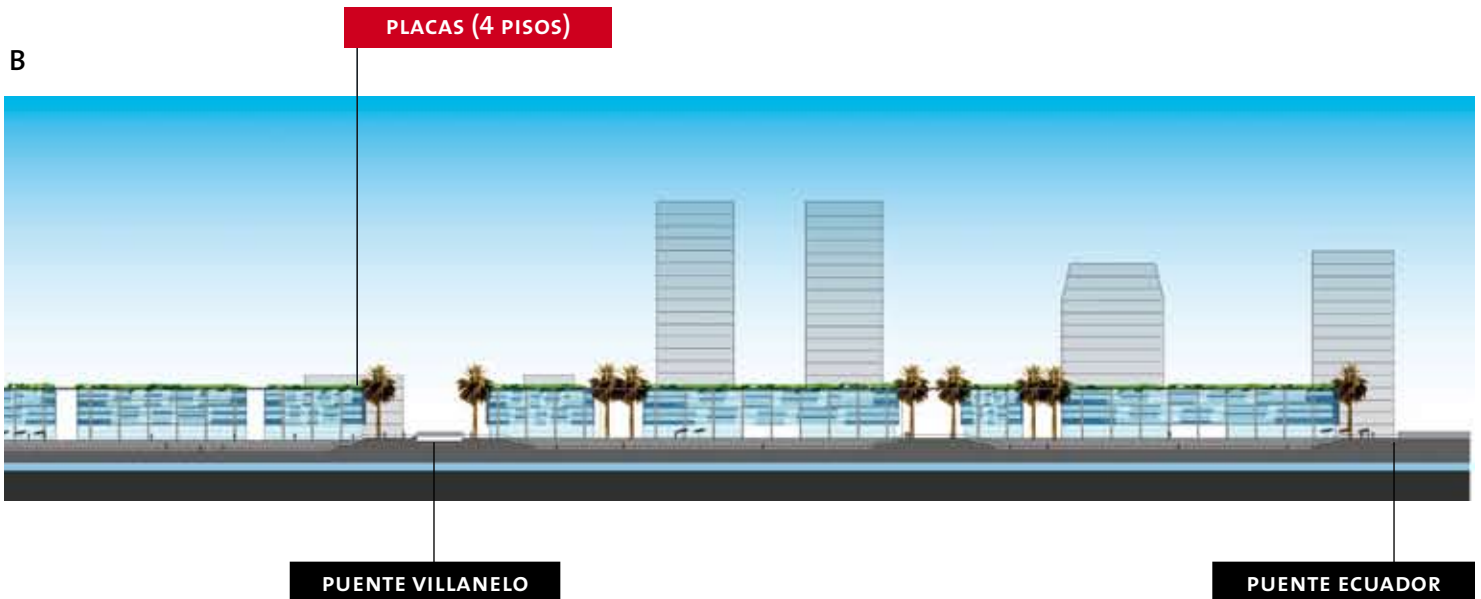
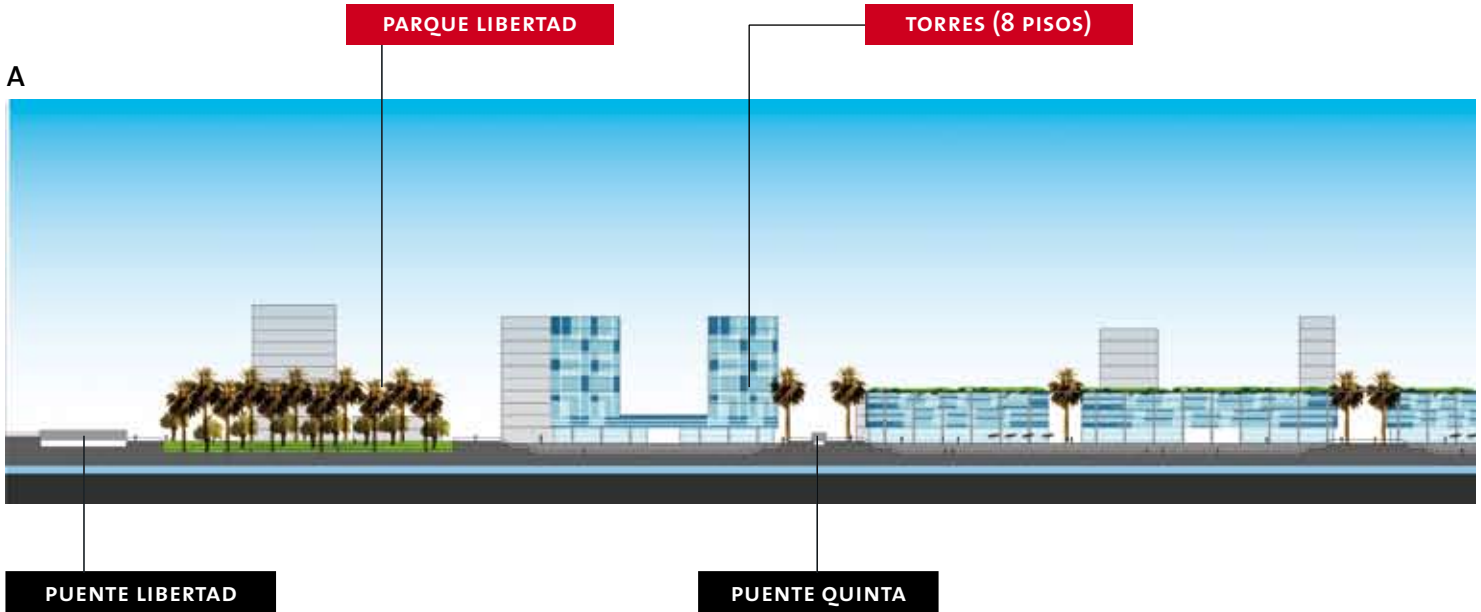
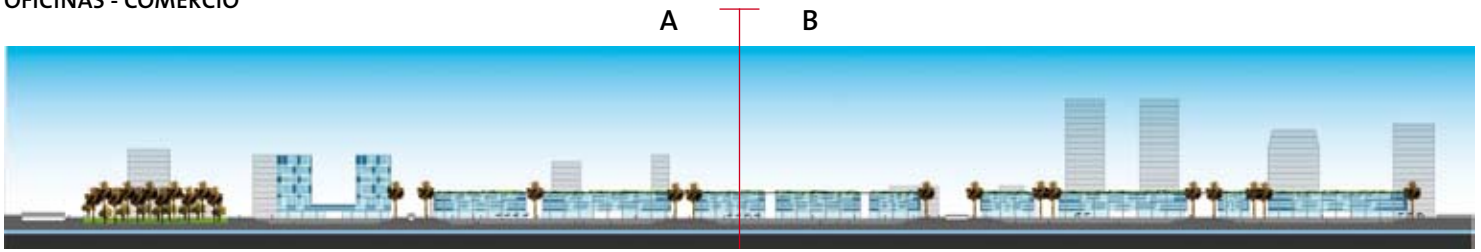
En ese momento, la canadiense Baird comenzó a estudiar el tema de manera sigilosa, hasta el 2004 se asoció con la Municipalidad. De ahí en adelante las labores se dividieron en varios frentes, el más importante tenía que ver con la participación ciudadana. Para incorporar a distintos actores se desarrollaron talleres participativos con autoridades, vecinos y representantes de organizaciones sociales de la ciudad, así como foros ciudadanos con la comunidad en general.

Según lo expresan en el municipio y en Baird, uno de los objetivos principales del proyecto es revitalizar el centro histórico de la ciudad. "Lo que busca el proyecto es transformar esta tierra de nadie en un elemento urbano que integre las dos mitades del centro de Viña y transformarlo en un espacio que genere una convocación urbana", explica Marcelo Ruiz, y agrega que "por eso, si bien el proyecto contempla planes de desarrollo inmobiliario que permitan hacerlo sustentable, fundamentalmente está orientado hacia el espacio público. La idea es hacer un boulevard fluvial, una calle comercial pública".



Mapa de la extensión total del proyecto Margamar que una vez concretado llegará hasta el Sporting Club.

UNIDAD DE DESARROLLO 2 Y 3
OFICINAS - COMERCIO



En la misma línea, Charles Fournier, gerente de Baird Chile, habla del deterioro del centro histórico. “La tendencia es una migración de la gente y el comercio hacia el sector norte, por eso mismo el sector está en declive y éste es un proyecto de renovación urbana”, explica.

Los estudios y la recopilación de antecedentes entregados por la comunidad finalizó durante 2006 y el proyecto ingresó a la Coordinadora General de Concesiones (CGC) del Ministerio de Obras Públicas (MOP) en noviembre de ese año.

ANATOMÍA DE “MARGAMAR”

De ser aprobado el proyecto por la CGC, sería este mismo organismo el que realizaría el llamado a licitación para su construcción. De resultar todo bien, calcula Charles Fournier, “la CGC podría estar llamando a licitación entre abril y junio del año próximo. El plazo de construcción de la primera etapa sería de 18 meses. Después el concesionario explotaría esa infraestructura y en más o menos 10 años más, sería la segunda etapa”.

“Margamar”, que tendría un costo de 50 millones de dólares, se estructuraría de la siguiente forma: el desarrollo de una Marina Deportiva Pública y Estero Navegable, junto

al saneamiento y canalización de las aguas del Marga-Marga, posibilitando un flujo navegable hacia el mar, a partir del rediseño de su caja actual. Esta operación permitirá generar cerca de 112.000 m² de nuevo suelo urbano, de los cuales 60% será destinado a nuevos espacios públicos, como paseos, plazas, ciclovías y parques. El 40% restante se destinará a actividades comerciales que permitan financiar el proyecto bajo la modalidad de concesión. A los rellenos se suma la intervención del borde costero entre la desembocadura del estero y Avda. 8 Norte. En este sector, se amplía la capacidad peatonal de Avda. Perú de 6 a 10 mts., habilitando comercio menor y una Marina Deportiva Pública para 100 embarcaciones.

Uno de los factores más importantes, desde el punto de vista técnico, tiene que ver con la profundización del estero. “El proyecto va a disminuir el riesgo de inundaciones. Eso se logra profundizando el estero y construyendo un canal de evacuación de aguas lluvias que nos permite recuperar terreno en el borde fluvial del estero”, señala Charles Fournier. Además, con la construcción del molo de abrigo se evitaría el estancamiento de la corriente y así las inundaciones.

De forma más detallada, “Margamar”

contempla diversos focos de acción, cada uno dependiente de la dinámica de la ciudad. El asunto se articula de tal forma que cada sector tiene un sello que se relaciona con su entorno.

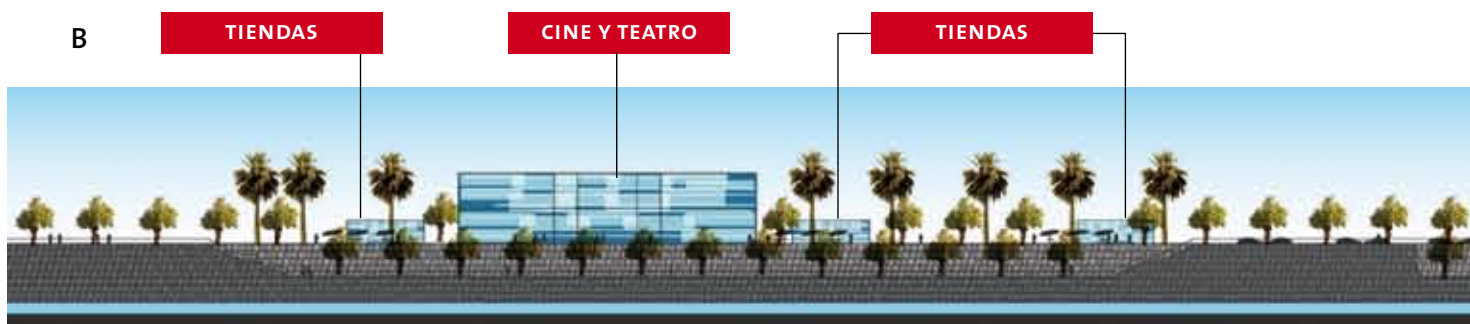
SECTOR DEL BORDE COSTERO: junto a la Marina Deportiva de uso público, la propuesta contempla restaurantes, locales comerciales, un centro de eventos, un hotel 4 estrellas, un puente peatonal y un anfiteatro al aire libre con capacidad para 400 personas. Todo construido en baja altura para proteger la vista.

SECTOR CENTRO: entre la nueva Avenida Marina y el estero se incluye una nueva línea de edificios de cuatro pisos para oficinas y servicios (Ecuador a Quinta), en cuya primera planta se ubicarían locales comerciales, turísticos y restaurantes abiertos a la calle, los que además permitirían el acceso a un boulevard. A continuación de las oficinas se emplazaría el parque público Libertad, con 3.000 m² que valorizarán el cruce de este puente con la Plaza Vergara.

SECTOR ORIENTE: se ubicaría un multicine con embarcaderos, paseos y plazas hasta el Puente Quillota. A la altura del Sporting, los rellenos de terreno se concentrarían en el lado norte del estero, para ubicar un centro comercial de 12.000 metros cuadrados.

Finco

UNIDAD DE DESARROLLO 5
CENTRO COMERCIAL - CINES - CENTRO DE EVENTOS



EL ORO DEL MARGA-MARGA

Así como en otras épocas se recolectaba oro en el estero, en el futuro “Margamar” seguirá dando riquezas a la ciudad, esto pues es un proyecto con una rentabilidad estimada de 35 años y cuyo beneficio no es sólo para los privados. El municipio viñamarino ganará 575 mil UF en 15 años por concepto de patentes comerciales, contribuciones y permisos de obras. Además de las plazas de trabajo y el ahorro de los costos en caso de inundaciones.

De aprobarse el proyecto en la CGC, hay que modificar el plan regulador, definido como el instrumento de planificación territorial que se encarga de fijar y regular el crecimiento de la ciudad. Por eso aquí el papel del municipio es fundamental. “Actualmente, el área que ocupa el proyecto es un

espacio de restricción. Para que este proyecto se pueda hacer y se puedan construir los edificios tiene que existir un permiso de obras que se da de acuerdo al plan regulador”, afirma Marcelo Ruiz, arquitecto de SECPLA.

Con este tema controlado, la preocupación del municipio y de la ciudadanía está avocada en dos puntos: los feriantes del estero y la playa Acapulco, balneario que podría verse afectado con la materialización de “Margamar”. Respecto de lo último, Charles Fournier aclara: “Hemos analizado el impacto en la playa Acapulco. Ahí el tema es si vamos a tener erosión o sedimentación. Y de manera definitiva podemos decir que, por el sistema de transporte de sedimentos, no vamos a tener una erosión. Por lo tanto, el proyecto no impacta la hidrodinámica

de la playa Acapulco”.

¿Y los feriantes? Hasta el momento y según dicen en el municipio, están contemplados en el proyecto. “Originalmente se planteaban espacios para la feria de alrededor de 5 mil metros cuadrados, pero de ninguna forma daban abasto a la enorme complejidad de la feria, que ocupa entre todas sus actividades 2,5 hectáreas aproximadamente. Por eso el municipio decidió financiar una modificación al proyecto que estudie cómo incluir a la feria tratando de mantener los niveles de rentabilidad”, explica Marcelo Ruiz.

Así las cosas, sólo queda esperar que la Coordinadora General de Concesiones entregue la aprobación para hacer el esperado llamado a licitación y poder darse una vuelta por el estero. En una embarcación, claro. **EC**