

# ¿PROBLEMA DE ESCASEZ O DÉFICIT DE CALIDAD?

PLAZAS, PARQUES, CALLES Y AVENIDAS SON ALGUNOS DE LOS BIENES NACIONALES QUE ARTICULAN Y ESTRUCTURAN LA CIUDAD. SIN EMBARGO, LA CAPITAL NO CUENTA CON GRANDES SUPERFICIES PARA CREAR NUEVOS ESPACIOS VIALES O DE ESPARCIMIENTO. LOS EXPERTOS VALIDAN SOLUCIONES SUBTERRÁNEAS, ADEMÁS DE APROVECHAR LA INFRAESTRUCTURA QUE YA EXISTE.

Por María Paz Amarales \_Fotos Vivi Peláez

**Con una población de más de 6 millones** de habitantes, Santiago vive diariamente el desafío de disponer de espacios públicos que garanticen el libre acceso de la ciudadanía a calles, avenidas, plazas, parques y otros bienes nacionales que permitan satisfacer necesidades urbanas y sociales. Sin embargo, la tarea no ha sido fácil. La realidad es que la ciudad cuenta con una infraestructura que no da abasto. Se refleja en las angostas veredas por las que transitan peatones y ciclistas, en las decenas de paraderos atestados en las horas peak, o en algunas estaciones de metro en que sólo es posible acceder al andén después de múltiples intentos.

Es que la falta de espacio público se ha hecho evidente y las cifras lo revelan. De acuerdo a la Unión Internacional de Transporte Público (UITP), Santiago destina solo un 8% de su superficie a espacios de vialidad, mientras que ciudades como París, Londres y Tokio consideran entre un 20% y 25%.

Para Louis de Grange, experto en trans-

portes de la Universidad Diego Portales, una de las razones de esta diferencia es que Santiago fue construida con un diseño distinto al de las grandes ciudades, que “en muchos casos fueron imperios y necesitaban avenidas anchas para el paso de tropas durante la guerra”. Además de esta causa histórica, De Grange es enfático sobre la carencia de espacio. “Santiago tiene un déficit estructural y para revertirlo habría que comprar ciudad y eso es muy caro”, dice.

El académico plantea diversas soluciones: definición de más calles peatonales, ensanche de veredas y construcción de vías subterráneas con el objeto de generar mayor movilidad para el transporte público y privado. “Hay muchas calles que están destinadas a estacionamientos de superficie y que podrían tener otro uso. Se bloquea una estructura que es escasa”, aclara.

Entre las principales críticas que la ciudadanía hace a la relación entre espacio público y transporte, De Grange enumera a los paraderos, estaciones de metros y sus ande-

nes. “Es muy poco digno esperar el bus. No hay protección, no hay espacios cubiertos, hay basura. Algunas estaciones de metro están muy hacinadas y debieran ser espacios luminosos”, comenta.

Otro aspecto que no favorece esta relación es la integración modal del transporte. “Se podrían generar más estacionamientos en las estaciones terminales del metro, así como lugares para las bicicletas en la superficie. Se requieren recursos y voluntad política para que la integración sea sofisticada”, señala De Grange. Destaca el rol de las autoridades, en particular de los alcaldes, en asumir este tipo de iniciativas, y menciona los casos de las comunas de Santiago, Las Condes y Vitacura, en las cuales se ha notado el aporte realizado a los espacios públicos.

## DÉFICIT DE CALIDAD

Así como escasea la disponibilidad de suelo para expandir calles y avenidas, en plazas y parques se presenta otro factor

Los mejores espacios públicos son aquellos que atraen a la gente, y que consideran a las personas en sus procesos de diseño.

adicional en la falta de áreas verdes. A juicio de Pablo Allard, decano de la Facultad de Arquitectura y Arte de la Universidad del Desarrollo, el problema se origina en los pocos recursos municipales para construir y mantener esos espacios. Mientras comunas como Vitacura, Las Condes y Lo Barnechea tienen bandejones con antejardines, otros municipios disponen de una urbanización precaria, dado que los recursos son utilizados preferentemente en salud y educación, entre otras prioridades.

“Más que por cantidad, el déficit es de calidad y de mantención”, opina Allard, quien plantea la necesidad de explorar nuevas alternativas para generar espacios colectivos. Se refiere a lugares privados que son de libre acceso al público en general, donde el mall es el más claro ejemplo en nuestro país.

La ciudad referente en este aspecto es Nueva York que, además de Central Park, no contaba con muchos parques y áreas





## EL CASO DEL PARQUE BRYANT

El mejor ejemplo de trabajo con la ciudadanía, a juicio de Pablo Allard, es lo que hizo el Parque Bryant en Nueva York. Ubicado detrás de la biblioteca pública en pleno corazón de Manhattan, este espacio contaba con grandes índices de criminalidad y narcotráfico. Por esa razón, vecinos y locatarios decidieron organizarse, generaron una ONG y propusieron al municipio la opción de llevar la administración y privatizar su gestión. Significó rediseñar e invertir en él y crear un modelo de negocios que les permitiera financiar su mantención. El gran beneficio es que las ganancias se reinvierten en iniciativas de interés vecinal. Hoy, aproximadamente 5 millones de personas utilizan este parque por año, y más de 600 eventos y actividades se realizan en él, tales como el Fashion Week y el Summer Film Festival.

de esparcimiento. En los años 80 la alcaldía inició una política para generar incentivos de constructibilidad para aquellos propietarios que liberaran los primeros pisos de sus edificios, en pos de crear plazas y galerías al descubierto con acceso público. La ganancia fue doble. Las construcciones obtuvieron más altura y la ciudadanía contó con mayores redes de vida urbana y social.

### APROVECHAR LA INFRAESTRUCTURA QUE YA EXISTE –

La escasez de terrenos, sumada a la oposición de las comunidades en ciertos proyectos, no ha sido una buena combinación. Allard menciona como ejemplo el caso de subestaciones eléctricas, que ante la demanda creciente de energía requieren ampliarse. El problema es que nadie quiere tener una cerca de su vivienda. En Galicia, España, un municipio logró años atrás un acuerdo con una empresa eléctrica para que construyera una subestación subterránea en un sitio eriazos, con la condición de

construir en la superficie un parque mantenido por la empresa.

“Se generó un doble beneficio de recuperar un terreno baldío y entregarle un espacio a la comunidad sin contaminación visual, además de generar recursos para el municipio”, explica el académico. En este sentido, su propuesta es mirar la infraestructura como una oportunidad para generar espacios públicos, donde además de las subestaciones, existen antenas de telefonía celular, estaciones de transferencia de residuos, puntos limpios y otros servicios que pueden cumplir con este objetivo, siempre y cuando su diseño sea compatible con el uso de las personas.

En esta misma línea, la refacción de la Plaza Perú de Las Condes es un ejemplo exitoso que tanto Pablo Allard como Louis De Grange destacan. A pesar del rechazo y las críticas iniciales de los vecinos, este espacio se concesionó a un operador de estacionamiento que construyó de manera subterránea y restituyó la plaza, de modo de poder descongestionar la calle. “Después de Plaza

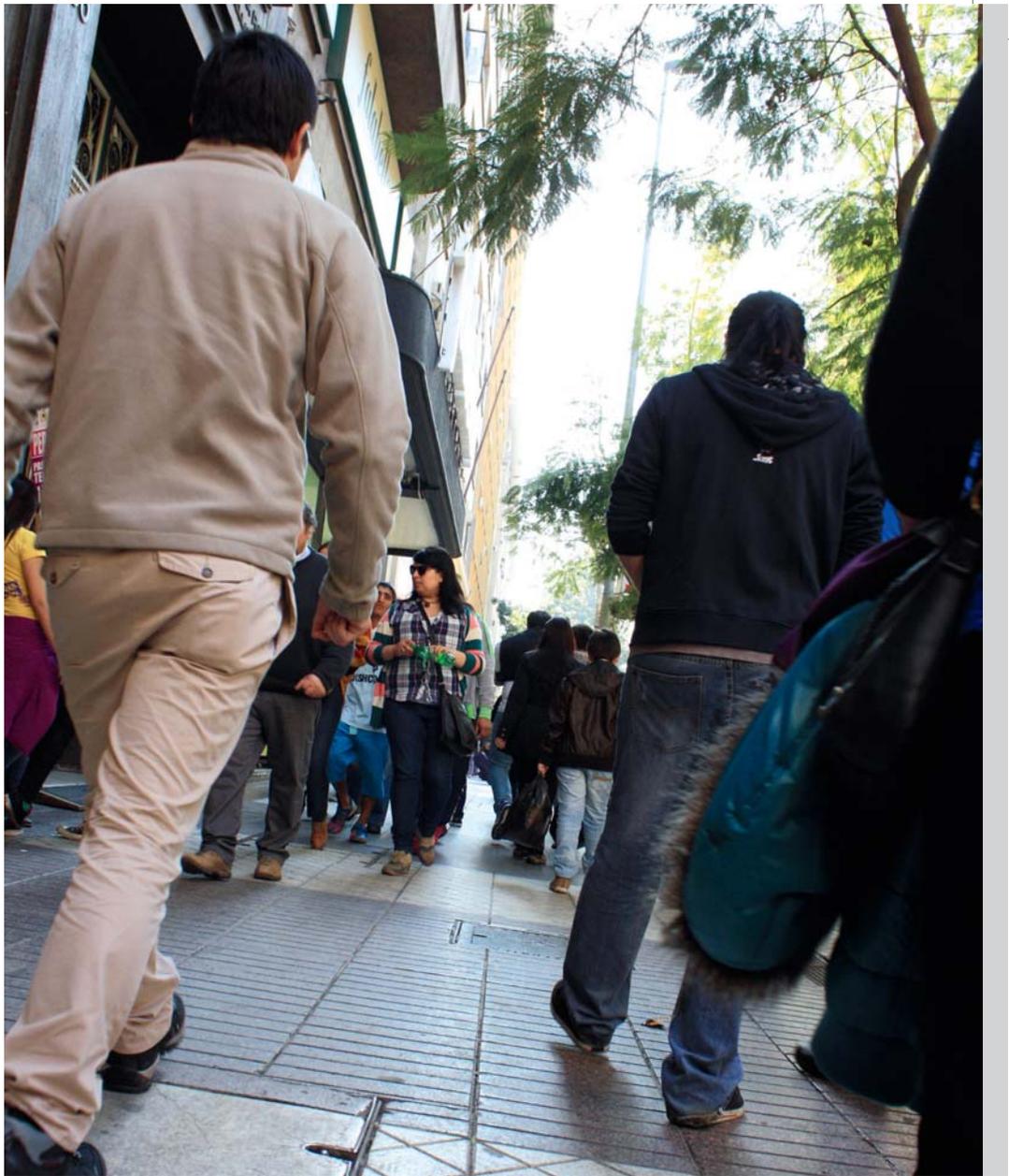
Perú no conozco ningún otro plebiscito que haya ganado”, sostiene De Grange y recuerda el fallido proceso que frenó en 2011, por el rechazo de los vecinos, la puesta en marcha del Plan Maestro que transformaría el Parque Los Domínicos con la construcción de un mercado Gourmet y estacionamientos subterráneos.

“Los mejores ejemplos no están cuando se lleva a la ciudadanía a una consulta” señala Allard, sino cuando se trabaja con ella. Un enfoque que en otros países llaman “placemaking” y que consiste en el desarrollo de espacios que atraen a la gente, ya que en los procesos de diseño y mejora consideran las necesidades y aspiraciones de las personas. Se trata de crear lugares colectivos para la comunidad con la comunidad. Para desarrollar este enfoque, se hace necesario que el sector privado aproveche sus activos e invierta en estos lugares.

Esta idea coincide con el foco que ha puesto el Gobierno desde hace unos años, en el traspaso de iniciativas a los ciudadanos y en una preocupación por mejorar los

## LA FALTA DE

espacio público en Santiago se ha hecho evidente. De acuerdo a la Unión Internacional de Transporte Público (UITP), la ciudad destina sólo un 8% de su superficie a espacios de vialidad, mientras que ciudades como París, Londres y Tokio consideran entre un 20% y 25%.



niveles de equidad urbana. Esto queda de manifiesto en el documento “Espacio Público”, que la División de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo publicó en 2009, y que además expone los factores clave para que un espacio público sea considerado de calidad. Ello implica que sea accesible, que provea confort junto con una adecuada mantención y limpieza, que tenga identidad, que permita expresiones recreativas, culturales y de encuentro social, además de fomentar la integración social.

Es un enfoque con el que coincide Pablo Allard, cuando se refiere a la plaza de hoy. “Es muy distinta a la de mediados del siglo XX, que propiciaba la contemplación, el descanso y relaxo. Hoy en día es un lugar para hacer ejercicios, donde uno interactúa en redes sociales, hay conexión wifi”, añade.

Como las plazas, hoy los espacios públicos son lugares que deben promover la calidad de vida. Y en una ciudad en la cual los espacios privados son cada vez más reducidos, este aspecto es clave.



Louis de Grange, experto en transportes y director de la Escuela de Ingeniería Industrial de la Universidad Diego Portales.



Pablo Allard, decano de la Facultad de Arquitectura y Arte de la Universidad del Desarrollo.