

Transformações do espaço público, em direção à cidade para o pedestre. Caminhada de caso Bandeira Santiago do Chile.

Transformaciones del espacio público, hacia la ciudad para el peatón. Caso paseo Bandera Santiago de Chile.

Sessão Temática: ST02. Espaço urbano e regional: análise, planejamento e projeto

ELGUETA, Hernán; Arquitecto; Departamento de Arquitectura, Universidad de Chile
helgueta@uchile.cl

Resumen

La revitalización de los espacios públicos en los centros urbanos es posible de desarrollar a través del urbanismo alternativo el cual busca mejorar los espacios deprimidos que afectan el entorno y la Ciudad. El Paseo Bandera de forma transitória logró mediante una intervención arquitectónica poner nuevamente en valor el espacio publico a traves de su peatonalizacion y diseño. Tal fue el aporte de Calidad urbana que paso a ser una intervencion permanente a partir de la apropiación de los ciudadanos.

Palabras-clave: Paseo Bandera, Paseo peatonal, Urbanismo alternativo.

Abstract

The revitalization of public spaces in urban centers is possible to develop through alternative urbanism which seeks to improve depressed spaces that affect the environment and the City. The Paseo Bandera temporarily managed through an architectural intervention to once again value the public space through its pedestrianization and design. Such was the contribution of Urban Quality that became a permanent intervention from the appropriation of citizens.

Keywords: Paseo Bandera, Paseo peatonal, Urbanismo alternativo.

1. Introducción

Los centros de las ciudades son puntos donde se concentran y confluyen diversas actividades, en ocasiones se encuentran los poderes del estado, edificaciones de administración pública, centros financieros, empresas privadas, etc., además habitualmente son un polo de atracción turística, por lo tanto, suelen concentrar diferentes usos. Esto provoca que confluya gran parte del transporte público desde diversas áreas de la ciudad albergando día a día personas ya sea de forma permanente o como población flotante.

El espacio público en estas áreas es complejo ya que debe permitir la interacción de diversos flujos tanto de vehículos como de personas, interacción a veces desmedida que produce aglomeraciones y múltiples congestiones. Situación que es atractiva para el desarrollo tanto del comercio formal e informal.

En los últimos tiempos los centros urbanos han iniciado una revitalización a través de cambios en sus estructuras donde la reorganización de los flujos y transformaciones del espacio público han sido una acción concreta para valorar sus edificaciones y dar paso a nuevos entendimientos en el uso de los espacios.

Una de las estrategias más utilizadas a sido que, a partir de un proceso de modificación normativa, transformar el espacio público en donde inicialmente se proyectaron las vías para un flujo vehicular y peatonal se modifica su uso hacia una vía exclusivamente peatonal lo que lleva a un cambio en la interacción de su habitar permitiendo valorizar el patrimonio y por sobre todo ordenar el intercambio entre los diferentes habitantes. Gehl (2014) afirma que la mayor atracción de una ciudad es la gente y plantea que la mayoría de las personas escogería la calle donde existe mayor actividad, puesto que el paseo sería más interesante y además proporciona mayor sensación de seguridad ya que la gente busca la presencia de otros.

El espacio público es un espacio normado ya que desde la planificación se establecen los diferentes usos que puede sustentar, pero también busca determinar la configuración del espacio como parte de la imagen urbana que se busca establecer.

La calidad del espacio público define como funcionan los espacios, donde factores como la escala humana entre otros, deben ser considerados en el diseño de un espacio público peatonal. (Gehl j., Gemzoe I., Kirknaes s., Sternhagen b., 2006) establece 12 criterios que permiten evaluar la calidad del espacio público peatonal en las ciudades, estos sirven para asegurar que los lugares sean cómodos y resulten atractivos para que más personas realicen actividades en ellas. (Cuadro 1)

Cuadro 1: Criterios de evaluación Gehl Calidad del espacio público peatonal.

Protección contra el tráfico.	Seguridad en los espacios públicos.	Protección contra experiencias sensoriales desagradables.
Espacios para caminar.	Espacios de permanencia	Un Lugar donde sentarse.
Posibilidad de Observar.	Oportunidad de conversar.	Lugares para ejercitarse.
Escala Humana.	Posibilidad de aprovechar el clima.	Buena Experiencia Sensorial.

Fuente: Elaboración propia a partir de los criterios de Gehl et al.

Pero este espacio, sobre todo en los centros urbanos, también alberga usos no considerados como es el comercio informal el cual se instala en el espacio público donde se producen grandes flujos peatonales provocando una reducción sus dimensiones. También hay nuevas situaciones, como son el despacho remoto o Delivery que ha entregado nuevas formas al habitar la ciudad, sobre todo con la pandemia del COVID -19, pero estos se instalan y apropian como actividad del espacio público.

Estudiar entonces en el espacio público la complejidad de las vías peatonales y como estas deben considerar a todos quienes intervienen, sobre todo en los centros urbanos, permite analizar diseños y oportunidades para valorizar nuestras ciudades y su patrimonio.

2. Paseos Peatonales en Santiago de Chile

Santiago de Chile en su centro urbano desde hace ya mas de 40 años que se empezaron a implementar estrategias de reconversión y transformación de vías de una movilidad mixta, es decir, vías que interactúan el transporte público, el transporte privado y peatones, a una movilidad exclusivamente peatonal.

Figura 1: Paseos peatonales del centro de Santiago



Fuente: Elaboración propia a partir de plano Mora y Herrmann

2.1 Paseo Huérfanos

El Paseo Huérfanos junto con el Paseo Ahumada, se consideran el eje comercial del centro de Santiago.

El Paseo Huérfanos el 5 de febrero de 1973 se convierte en paseo peatonal en el tramo Mac Iver-San Antonio, luego en 1979 el tramo entre San Antonio y Teatinos fue peatonalizado. (wikipedia 2022)

Imagen 1: Paseo Huérfanos



Fuente: Elaboración propia

2.2 Paseo Ahumada

El 1 de febrero de 1977 comenzaron las primeras obras de construcción del paseo Ahumada concluyendo el 22 de noviembre del mismo año. (wikipedia 2022)

"Esto es precioso. Muy lindo. Se siente fresco el ambiente y me imagino que en verano todos querrán estar en estos rincones". Descripción de una joven de 15 años del Paseo Ahumada a "El Mercurio" el 24 de noviembre de 1977 (Chavez M., 2017).

El paseo Ahumada como paseo peatonal se transforma a raíz de frenar el progresivo éxodo del comercio del centro de Santiago hacia Providencia. Desde sus inicios se conectó con sistemas de transporte público masivo, a través de un acceso a la estación Universidad de Chile de la línea 1 del metro inaugurada el 31 de marzo de 1977.

Imagen 2: Paseo Ahumada



Fuente: Elaboración propia

2.3 Paseo Estado

En 1999, producto de mejoras del centro de Santiago tanto el paseo Huérfanos como el paseo ahumada tuvieron su última gran remodelación. Se retiraron las piletas y las jardineras además de reemplazar su pavimento. Junto con esta intervención se incorporó como paseo peatonal la calle Estado (M. De Santiago 2016)

2.3 Paseo Bandera

El paseo Bandera es el último en incorporarse al sistema de vías peatonales del centro urbano cuya intervención el año 2017 se originó como de forma transitoria a los efectos por la construcción de la línea 3 del metro, sin embargo, producto la gran aceptación por parte de la

ciudadanía el 31 de agosto de 2018 paso a ser oficialmente una vía peatonal permanente. Situación que destaca por el tipo y nivel de intervención que irrumpe en el centro histórico y por lo tanto tiene una relevancia como objeto de estudio en un sector que posee un flujo diario de cerca de dos millones y sigue siendo un punto relevante y neurálgico del centro urbano de la ciudad de Santiago.

3. Paseo Bandera

En el casco histórico de la comuna de Santiago de Chile se encuentra ubicada la calle Bandera que posee una ubicación privilegiada dada su cercanía con el barrio cívico, lugar reconocido por ser uno de los más importantes de Chile, es una vía cercana con las principales vías peatonales de la ciudad como son el Paseo Ahumada, el Paseo Huérfanos y el Paseo Estado.

En mayo de 2013 la Secretaría de Transporte y Telecomunicaciones prohibía la circulación de vehículos motorizados en algunos sectores de la calle Bandera por la construcción de la Línea 3 del metro de Santiago, quedaría entonces por cerca de cuatro años en un abandono luego de ser una calle de trascendental uso en términos de vialidad para la ciudad de Santiago.

Es una de las pocas vías que cuenta con un paso bajo nivel como cruce de la Alameda, además cuenta con cerca de 30 km de extensión conectando el centro con comunas que limitan al sur y al norte de la ciudad.

En el año 2017 el municipio de Santiago solicita a la SEREMI de transportes RM destinar la calle Bandera de forma transitoria como paseo peatonal. El deterioro urbano, las condiciones de seguridad entre otros fueron los argumentos utilizados. El 10 de noviembre de 2017 se concede la autorización mediante Resolución Exenta N° 7.397, destinando el eje San Diego Bandera, entre Padre Alonso Ovalle y Compañía a tránsito peatonal. Surge entonces una oportunidad no solo utilizar este tramo como peatonal sino realizar una intervención gestionada por la Municipalidad de Santiago para implementar “El Paseo Bandera” (Carreño, F.2020)

La habilitación del paseo peatonal se realizó mediante una intervención urbana permitiendo destinar la calzada de exclusiva circulación para los peatones, pero la propuesta tuvo además la finalidad de mejorar la calidad y seguridad de los desplazamientos en la zona céntrica por lo tanto se utilizó un experimento de Urbanismo alternativo.

Imagen 3: Paseo bandera



Fuente: Elaboración propia

El urbanismo alternativo se centra en la intervención, su duración y quienes son responsables (Escobar A., Cabrera J.E., Mendez L. 2021) El paseo bandera surge como una cooperación entre la empresa privada a través del financiamiento del Banco Santander y Carlsberg, El diseño del Estudio Victoria y la gestión municipal lo que se considera como una Acupuntura Urbana o un Urbanismo participativo. (Escobar et al. 2021)

El 20 de diciembre de 2017 se inaugura el Paseo Bandera cuya principal característica es el diseño, es decir, se ejecutan 3.300 m² de intervención con pintura a nivel de piso, áreas verdes, ciclistas y zonas para realizar reuniones de trabajo. Esta intervención surge con el pretexto de evitar el deterioro recuperando lo que había sido utilizado principalmente como estacionamiento.

La implementación del Paseo Bandera permitió la apropiación por parte de los ciudadanos aumentando su flujo peatonal en un 325%, más de 88 mil personas diarias. El comercio del sector logró recuperar en un 40% las ventas, y aumentar sus transacciones en 20 %.

(Ministerio de Transporte, 2018), se redujeron los niveles de inseguridad, etc., sin duda una mejora del Espacio público y de la Ciudad.

Tras la valorización de quienes han encontrado en el Paseo Bandera un nuevo lugar de esparcimiento, la Municipalidad de Santiago solicitó al Ministerio de Transporte mantener de forma permanente la intervención y aumentar hasta cerca de 10.000 m² el Paseo peatonal

Imagen 3: Paseo bandera



Fuente: Elaboración propia

El 31 de agosto de 2018 el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones mediante Resolución Exenta N° 5.506 concretaba la autorización del Paseo peatonal Bandera de forma permanente junto con aumentar su superficie. La decisión responde a una nueva forma de hacer ciudad donde los beneficiados son los peatones.

El 20 de diciembre de 2018 se inaugura el segundo tramo del Paseo Bandera con el mural de piso más grande Latinoamérica de más de 10 mil metros cuadrados. (Municipalidad de Santiago, 2018), pero se ha transformado en un laboratorio urbano probado nuevas

tecnologías, sensores de estacionamiento y sistemas de medición de la calidad del aire, tótem luminarias inteligentes interactivos.

A fines del 2019 en la Ciudad hubo una serie de incidentes producto del reclamo de la ciudadanía situación que afectó directamente a los espacios públicos sobre todo los del centro urbano, sin embargo esta intervención tuvo un impacto de deterioro menor como consecuencia de esas manifestaciones (Pallarés, Pallares, & Lou, 2020) lo que presumiblemente sea el nivel de arraigo e identidad que en el corto plazo había alcanzado el Paseo Bandera.

4. Análisis del Paseo Bandera

Los resultados del Paseo Bandera han sido obtenidos a la fecha a partir de encuestas y levantamientos realizados por la Municipalidad de Santiago (2018) por lo tanto es relevante constatar los beneficios obtenidos a partir de los planteamientos de Gehl (2006) que permiten evaluar la calidad del espacio público peatonal en las ciudades.

Con el fin de analizar objetivamente los planteamientos o principios, se utilizará una escala básica de evaluación para determinar el grado de calidad de estos espacios. De acuerdo con los planteamientos de Gehl un espacio público peatonal de calidad debe contener los 12 aspectos a evaluar (Martinez, 2013). Considerando los siguientes criterios de evaluación (Cuadro 2) la evaluación podría obtener un mínimo de 0 puntos y 24 puntos como máximo.

Cuadro 2: Escala de evaluación calidad del espacio público peatonal.

Puntaje	Criterio de evaluación
0 puntos	No cumple
1 puntos	Cumple relativamente
2 puntos	Cumple

Fuente: Elaboración propia

Luego con el puntaje obtenido se divide por el máximo del puntaje con el fin de determinar un factor porcentual como resultado lo que valoriza el nivel de calidad de ese Espacio público peatonal.

4.1 Evaluación de principios

4.1.1. Protección Contra el Tráfico.

El Paseo Bandera eliminó de forma permanente el tránsito vehicular entre las calles Padre Alonso de Ovalle y Calle Compañía de Jesús permitiendo el libre paseo peatonal en este tramo de la vía lo que asegura la protección de los peatones contra el tráfico. (Cumple 2 puntos)

4.1.2. Seguridad en los Espacios Públicos.

En el sector se realizan diversas actividades durante el día tanto de carácter comercial como financiero. Hay además algunos restaurantes y oficinas en general, sin embargo, durante la noche las condiciones no son las más seguras ya que, a pesar de contar con luminarias inteligentes en todo el paseo, no cuenta con una oferta

de actividades nocturnas permanentes, por lo tanto, se consideran que están las condiciones, pero aun no la completa seguridad. (Cumple relativamente 1 punto)

4.1.3. Protección Contra Experiencias Sensoriales Desagradables.

La intervención del Paseo Bandera es al aire libre entre médio de edificación en altura existente, lo que permite lugares con sol y sombra durante el día, por otra parte, cuenta con vegetación que ayuda a las condiciones ambientales, Faltan elementos de protección (sombreaderos u otros elementos) para una experiencia sensorial cómoda. (Cumple relativamente 1 punto)

4.1.4. Espacios para Caminar.

Este Espacio Público cuenta con una diversidad de situaciones o actividades en su recorrido, pero dejando siempre lugares atractivos para caminar, además al ser parte del centro histórico posee fachadas interesantes de algunos edificios y superficies regulares que garantizan el acceso universal. (Cumple 2 puntos)

4.1.5. Espacios de Permanencia.

El diseño contempla espacios que desarrollan diferentes tipos de permanencia tanto grupal como individual permitiendo diversos tipos de interacción y apreciación del entorno. (Cumple 2 puntos)

4.1.6. Un Lugar donde Sentarse.

Posee mobiliario urbano tradicional y mobiliario diseñado para el paseo, a partir de una arquitectura efímera que provoca espacios de permanencia tanto de pie con respaldo, sentado con apoyo y sin apoyo, con superficies rectas y curvas. Por lo que el lugar ofrece diversos espacios para el descanso. (Cumple 2 puntos)

4.1.7. Posibilidad de Observar.

Los peatones al poder utilizar la totalidad de la vía les permite distanciarse de la edificación y poder apreciar y observar el entorno. Es una edificación diversa y en algunos casos patrimonial. Además en los puntos de cruce se distancias los elementos de mobiliario lo que ayuda a la visibilidad y observación (Cumple 2 puntos)

4.1.8. Oportunidad de Conversar.

El espacio público fue diseñado con el fin de producir diversos ambientes para la interacción de los diferentes usuarios que cruzan diariamente el lugar, a través de un mobiliario que permite la posibilidad de conversar. (Cumple 2 puntos)

4.1.9. Lugares para Ejercitarse.

Este paseo Peatonal no contempla la actividad de ejercitación ni con la infraestructura o algún tipo de equipamiento. Lo más probable es que dado los usos y actividades de su entorno no sea óptimo este tipo de lugar. (No cumple 0 puntos)

4.1.10. Escala Humana.

El Paseo Bandera es una vía de aproximadamente de 15 metros de ancho contenida entre edificios de más de 30 metros, sin embargo, la intervención del espacio público le entrega un carácter espacial de escala humana

donde todos sus elementos tienen límites visuales y sus equipamientos están pensados principalmente en el peatón. (Cumple 2 puntos)

4.1.11. Posibilidad de Aprovechar el Clima.

Santiago posee un clima mediterráneo, pero con estaciones muy marcadas tanto en invierno como en verano. El Paseo Bandera no cuenta con elementos de protección excepto los que entrega el entorno edificado. (Cumple relativamente 1 punto)

4.1.12. Buena Experiencia Sensorial.

El proyecto contempla, desde su diseño, ser una experiencia sensorial a partir de los diferentes colores, intervenciones permanentes e itinerantes que van cambiando a medida que uno pasea por esta vía. Es un lugar que incluso reduce la velocidad del peatón, fomenta la permanencia en el lugar, con un mobiliario urbano cómodo, con diseño y de calidad. (Cumple 2 puntos)

Luego de analizar cada punto podemos indicar que el Paseo Bandera obtuvo 19 puntos de 24, relación que determina que este Espacio público peatonal se acerca bastante a la calidad según los parámetros de Gehl.

Tal ha sido el impacto que ha provocado en la ciudadanía que este indicador solo ratifica la buena aceptación de parte de los ciudadanos y la apropiación del mismo.

4. Conclusiones

Las ciudades y sobre todo sus centros urbanos son sistemas complejos. En ocasiones hay obras de mejoras en su infraestructura irrumpen las actividades lo que significa buscar formas de mitigación para que el impacto durante el desarrollo de las obras sea el menor posible. (Pallarés et al, 2020) Pero a partir del Urbanismo Alternativo las zonas deprimidas por las obras, que afectan ventas y producen externalidades negativas, se pueden orientar como oportunidades donde el diseño de la acupuntura urbana o el urbanismo participativo aparecen como una alternativa transitoria o permanente a valorar.

Según Junginger (2016) los principios y métodos del diseño están cambiando la forma de comprender las políticas públicas. Nuevas metodologías y enfoques del diseño están fortaleciendo las políticas públicas dándole forma a estos lineamientos, a través de su ejecución mediante acciones sobre todo cuando toman decisiones y buscan resolver problemas como una política pública, un producto o un servicio.

Hoy el espacio público es un lugar que permite la instalación de intervenciones artísticas pudiendo activar cambios en la interacción social que enriquecen la vida de las comunidades y de las personas. También impacta en las dinámicas sociales y culturales favoreciendo hábitos colectivos (Pallarés et al, 2020)

El Paseo Bandera permitió demostrar la gran rentabilidad social de recuperar espacios sub-utilizados a través de intervenciones estratégicas como fue no solo cambiar transitoriamente su uso a peatonal, sino que además dar valor agregado con un diseño atractivo y novedoso. Para la Municipalidad el éxito del proyecto superó con creces lo esperado, el paseo se transformó inmediatamente en un espacio altamente reconocido, un hito mediático y un referente para la recuperación de muchos otros espacios públicos. (Municipalidad de Santiago, 2019)

Cabe señalar que la intervención del Paseo Bandera tiene su primer premio en el concurso “premio ciudad 2018” en la Categoría Proyecto Urbano Público (Municipalidad de Santiago 2018). Esta categoría considerarán todo tipo de iniciativas de desarrollo que mejoren el espacio de uso público, Adicionalmente, se permiten proyectos que generen intervenciones urbanas transitorias en el espacio público, que hayan generado un impacto relevante.

Tambien logra otro reconocimiento público, al ser finalista del Premio Avonni 2018, en la categoría “Innovación Pública Laboratorio de Gobierno”, esta categoría premia a los programas, servicios, equipos o procesos más innovadores que provengan del sector público, tanto internamente como en colaboración con los privados, la academia y/o la sociedad civil.

Referencias:

- CARREÑO, F (2020) Innovación, diseño y creación de valor público a nivel local. Tesis Magister en Gobierno y Gerencia Pública. Instituto de Asuntos Públicos. Universidad de Chile.
- CHAVEZ M., (2017). Los cambios de Ahumada a 40 años de su inauguración. Diario el Mercurio, <http://www.economiaynegocios.cl/noticias/noticias.asp?id=419854> viernes, 24 de noviembre de 2017 visitado el 04 agosto 2022.
- ECONOMIA Y NEGOCIOS. (2018) 35 finalistas van por el Premio Nacional de Innovación Avonni <http://www.economiaynegocios.cl/noticias/noticias.asp?id=513168> visitado el 07 agosto 2022
- ESCOBAR A., CABRERA J.E., MENDEZ L. (2021) Los urbanismos alternativos: Una aproximación a las practicas ciudadanas de intervencion al espacio publico en Bolivia. Investigacion & desarrollo, Vol 21, N°2, 63-94
- GEHL J., GEMZOE L., KIRKNAES S., STERNHAGEN B., (2006) New City Life Published by Arkitektens Forlag - The Danish Architectural Press, 2006 | ISBN 8774073656
- GEHL, J. (2014). Ciudades para la gente (1° ed.). (J. Décima, Trad.) Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina: Infinito
- JUNGINGER, S. (2016). Diseño en la hechura e implementación de políticas públicas. En G. Cejudo, M. Dussauge, & C. Michel, La Innovación en el Sector Público: Tendencias internacionales y experiencias mexicanas (pág. 304). Ciudad de México, México: Instituto Nacional de Administración Pública y Centro de Investigación y Docencia Económicas.
- MARTINEZ, C (2013) 12 criterios para determinar un buen espacio público. <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2013/04/22/12-criterios-para-determinar-un-buen-espacio-publico/> revisado el 30 julio 2022
- MINISTERIO DE TRANSPORTE (2018). Calle Bandera seguirá como paseo peatonal y podría extenderse a San Diego con un centro cultural. <https://msgg.gob.cl/wp/2018/09/02/calle-bandera-seguira-como-paseo-peatonal-y-podria-extenderse-a-san-diego-con-un-centro-cultural/> visitado el 30 julio 2022

MORA R., HERRMANN G. (2016) Flujos peatonales y vitalidad urbana : el caso de las galerías comerciales del centro de Santiago. Santiago : RIL, 59-77.

MUNICIPALIDAD DE SANTIAGO (2016) Calles con Historia. Paseo Estado <https://web.archive.org/web/20160309225744/http://www.municipalidaddesantiago.cl/categorias/home/la-comuna/historia/calles-con-historia/paseo-estado> visitado el 04 agosto 2022

MUNICIPALIDAD DE SANTIAGO (2018) Comienzan los trabajos de la segunda etapa del Paseo Bandera. <https://www.munistgo.cl/comienzan-los-trabajos-de-la-segunda-etapa-del-paseo-bandera/> visitado 25 de julio 2022

MUNICIPALIDAD DE SANTIAGO (2018) Municipio obtiene “Premio de la Ciudad 2018” por proyecto del Paseo Bandera <https://www.munistgo.cl/municipio-obtiene-premio-de-la-ciudad-2018-por-proyecto-del-paseo-bandera/> visitado el 07 agosto 2022

MUNICIPALIDAD DE SANTIAGO (2019) Plan integral de movilidad 2019 - 2029. https://issuu.com/munistgo/docs/pim_2019-2029_final?e=8313693/70339752 visitado 25 de julio 2022

PALLARÉS, M., PALLARES, M. E., & LOU, J. C. (2020). Arte Urbano: Aporte a la construcción de espacio público. *tsantsa*, 275-287.

WIKIPEDIA, Paseo Huerfanos, https://es.wikipedia.org/wiki/Calle_Hu%C3%A9rfanos visitado el 02 agosto 2022

WIKIPEDIA, Paseo Ahumada, https://es.wikipedia.org/wiki/Paseo_Ahumada visitado el 02 agosto 2022