

Espacios públicos integrados, y accesibilidad como objetivo cívico.

Integrated public spaces, and accessibility as civic objective

M. Isabel Pavez Reyes

Filiación

Académica del Departamento de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile.

Resumen

Una reflexión que considere los conceptos esenciales de la ciudad occidental, sin soslayar las mutaciones de la ciudad de fines del siglo XX, debería plantear una diversificación e integración mayor de los espacios públicos, y la accesibilidad a ellos como un "objetivo cívico". En el marco de una aproximación ecológica a los asentamientos humanos, interesan las maneras según las cuales el ciudadano entra en contacto con sus semejantes y con su entorno en sentido amplio: físico y sensible, pero también social, económico, cultural. Esto supone asumir las modalidades efectivas de la habitación, las que no se reducen a la "casa" o al "apartamento", sino que significan también habitar un vecindario, un barrio, una ciudad, una región, un país, una cultura, una naturaleza. Y, las modalidades efectivas de la sociabilización, las que no se reducen a una pertenencia comunitaria o laboral, sino que incluyen co-presencias y encuentros imprevistos en ese amplio territorio.

Palabras Clave

Accesibilidad, objetivos cívicos, habitar, civilidad, espacios públicos.

Abstract

A reflection that considers the essential concepts of the western city, without ignoring the mutations of the city of the late twentieth century, should raise a greater diversification and integration of public spaces, and accessibility to them as a "civic purpose".

Keys words

Accessibility to public spaces. Civic goals, living, civility, public spaces.

Sumario

- 1.- Complejidad y diversidad *versus* simplicidad y uniformidad
- 2.- La accesibilidad a los espacios públicos como un "objetivo cívico"
- 3.- Hacia un enfoque más integrador de los espacios públicos en la región urbana

Referencias

1.-Complejidad y diversidad *versus* simplicidad y uniformidad

Las utopías filantrópicas inglesas del siglo pasado, que intentaron corregir lo más negativo de la ciudad industrial, y asegurar una actividad productiva pacífica, se consagraron con las proposiciones higienistas de bloques abiertos de los municipios socialdemócratas alemanes, y se reelaboraron por el Movimiento Moderno en nuestro siglo, especialmente por Le Corbusier, según un esquema espacial que tendió en los hechos a separar a los individuos, dificultando las manifestaciones comunitarias.

La burocracia industrial emergente, con preocupaciones cuantitativas, impuso la construcción de grandes conjuntos en los que se repetían miles de veces unos pocos modelos de vivienda y equipamientos para un "hombre universal" con necesidades cuya satisfacción necesariamente debía ser "estandarizada".

A esta filosofía, que multiplicó la simplicidad en la ciudad trayendo como resultado la uniformidad, se opone hoy la filosofía de la complejidad para el logro de una diversidad en el espacio urbano. Se espera que esta contribuya no sólo al enriquecimiento de las relaciones humanas, y al desarrollo individual y colectivo, sino también a un mejor manejo del crecimiento de las ciudades.

El crecimiento urbano, sin una orientación cotidiana, a pesar de la existencia de oportunos y adecuados planes en muchos casos, condujo -entre otros factores- a su funcionamiento cada vez más caótico. La desatención a la producción de los espacios públicos y al problema de la contaminación por muchos años (vialidad, parques, áreas de juego y deportes, etc.), resultó ser la mejor colaboradora de la publicidad que incita a los habitantes a comprar una parcela de agrado "junto a la naturaleza".

Un ciclo degenerativo se ha ido cerrando de esta forma. Por una parte, está el campesino que, despojado de su hábitat por procesos de "modernización del campo" o huyendo de una vida rural miserable en todo sentido, se insertó en la periferia urbana. Por otra, el habitante urbano, que se escapa de las metrópolis -siempre que puede- para dirigirse a una naturaleza que va cambiando negativamente en función de un proceso cada vez más acelerado de deterioro: el espacio rural se divide en parcelas, se perturba el paisaje natural por deforestación y otros, y con todo ello se disminuye la posibilidad del disfrute colectivo del territorio rural de las regiones metropolitanas.

En tanto, los polvorientos espacios intersticiales llamados "áreas verdes" son sólo retazos especialmente en los conjuntos residenciales más modestos: un verdadero fraude a nivel individual, y un instrumento demagógico a nivel colectivo. Disminuida su capacidad de ser utilizados como áreas verdes funcionales públicas, ellos también van siendo objeto de todo tipo de usos inconvenientes y, aún más, de apropiaciones indebidas.

2.- La accesibilidad a los espacios públicos como un "objetivo cívico"

Cuando más se enuncia en los discursos contemporáneos que la accesibilidad es la condición más relevante a lograr en nuestras ciudades, llegando a plantearse la "ciudad accesible" no sólo como un ideal, sino como la idea misma de ciudad, más se despliegan acciones que atentan contra este objetivo.

Si se considera el "encuentro", como lo específicamente urbano, y la "coexistencia", como una de las condiciones de la accesibilidad, es claro que al limitarse esta última a ciertos estratos de la población, -demanda solvente: los que puedan realizar el pago directo por las redes viales, parques y otros-, se está afectando la posibilidad de interacción entre individuos diferentes en el espacio habitable, y, en consecuencia, se estará incrementando aún más la segregación social.

Toda vez que se restrinja el acceso a los diversos espacios de encuentro, se estará afectando la noción misma de civilidad, privilegiándose la exclusividad territorial y desincentivándose el aprendizaje de la coexistencia en medio urbano: la ciudad o *polis* va perdiendo su contenido en cuanto *res publica* -república- o institución básica de la cosa pública.

Una reflexión que considere los conceptos esenciales de la ciudad occidental, sin soslayar sus mutaciones hacia el fin del siglo XX, debería llegar a plantear la accesibilidad como un *objetivo cívico*, en el marco una aproximación ecológica a los asentamientos humanos.

En este enfoque interesan las maneras según las cuales el ciudadano entra en contacto con sus semejantes y con su entorno en sentido amplio: físico y sensible, pero también social, económico, cultural. Esto supone asumir las modalidades efectivas de la *habitación*, la que no se reduce a "la casa" o al "apartamento", sino que significa también habitar un vecindario, un barrio, una ciudad, una región, un país, una cultura, una naturaleza.

También están en juego aquí, las modalidades efectivas de la *sociabilización*, las que no se reducen a una pertenencia comunitaria o laboral, sino que incluyen co-presencias y encuentros imprevistos en ese amplio territorio. Hoy, la inserción social ya no tiene como soporte sólo la proximidad o la densidad demográfica local. Arraigo y pertenencia son nociones que han perdido parte de su sentido, y que deben ser repensadas en función de nuevos parámetros y según una relación inédita con la temporalidad.

La movilidad como valor es, sin duda, el hilo director de este tipo de aproximación a los asentamientos humanos. Al finalizar el siglo XX, el desplazamiento efectivo -sólo posible para la gran masa de población mediante adecuadas redes de transporte público- ya no se asocia a "no-lugares" y "tiempo perdido" para ligar dos lugares ya conocidos y "funcionalizados" (domicilio-trabajo, etc.), sino que es reconocido como un "generador", que participa en la instauración y animación de múltiples actividades y

espacios públicos y privados: el movimiento es *operador y modo de urbanidad a la vez*.

Y, lo que distingue los tipos de movimientos es su grado y modo de "adherencia" al tejido/medio urbano: la marcha a pié en un extremo, muy "próxima" a la ciudad; el viaje en avión en el otro extremo, muy "lejos" de la ciudad.

Entre ellos, la bicicleta, el automóvil, el autobús, el tranvía, el Metro -para el cual, en todo el mundo se busca esa mayor "adherencia" creando puntas intermedias entre las extremas domicilio-trabajo, asociadas a un gran abanico de actividades, espacios y horarios-, y el ferrocarril.

Todos los tipos de movimiento ofreciendo un *continuum* que va desde las más altas a las más bajas "adherencias" a los espacios públicos y privados, y a los que corresponden formas específicas de accesibilidad.

Un conjunto de relaciones *permitidas*, pero también *escogidas* en el tiempo y en el espacio en virtud de redes de todo tipo, que efectivamente ligan los espacios y actividades públicos, y privados, convertirían los asentamientos humanos en espacios de mayor libertad para el desarrollo del individuo y la sociedad.

Integrar, preservar, enriquecer, diversificar los espacios públicos de la ciudad hoy, tiene sentido si se logra elevar el nivel de accesibilidad en la ciudad. Ello supone, en primer lugar, la diversificación de los tipos de movimientos y la articulación de los modos de transporte que los producen.

Sin embargo, la accesibilidad como "objetivo cívico" es un concepto que debe ser esclarecido, dada la ambigüedad con que suelen ser tratadas, por ejemplo, la movilidad cotidiana y residencial en el espacio: como un *derecho* (acercamiento del domicilio al trabajo), pero también como una *restricción* (enraizamiento residencial como condición de la sociabilidad urbana).

Por otra parte, tal como el desplazamiento va contra la cultura de la sedentarización, la civilidad va contra la exclusividad territorial. Esta última oposición exige a la sociedad civil que sus miembros aprendan a coexistir con individuos diferentes, especialmente en los espacios públicos.

El aprendizaje del desplazamiento que posibilita la sociedad civil, implica la difusión y enseñanza de códigos de multi-territorialidad y reglas de desenvolvimiento en todos los lugares. Por cierto, esta capacidad está desigualmente distribuida hoy en la población.

En nuestro contexto, toda vez que los habitantes menos integrados se inclinan por un desenvolvimiento fuera del marco de la ley, aumenta la delincuencia, frente a lo cual las viviendas van adoptando aspecto de fortaleza, (despliegue del condominio, "feudalización" de la ciudad), y los espacios públicos se ven despoblados o eventualmente invadidos por la policía.

En cuanto a los ciudadanos más integrados, estos circulan diariamente por un amplio territorio pues sus lugares de empleo, los colegios de sus hijos, y el tipo de comercio que interesa a sus familias, están más allá de la "zona", barrio y comuna de residencia. Sobrepasando la motivación de las necesidades en sentido estricto, ellos se imponen objetivos de prestigio, distinción, enmarcado social, etc.

Y la residencia es el punto de partida desde el cual los miembros de un hogar definen su propia ciudad en relación a una multitud de destinos que se alcanzan en forma creciente en automóvil. Estas categorías sociales tienen mayor experiencia en el uso estratégico de los desplazamientos, desenvolviéndose muy bien en contextos variados y disfrutando una diversidad creciente del consumo.

La informática y la telecomunicación hacen posible su conexión permanente con el mundo, su acceso ilimitado a la información y a un intercambio a distancia de todo tipo y con todo tipo de pares.

En tanto, fracciones importantes de la población están aún poco comprometidas con la movilidad cotidiana, sea porque por su edad no pueden conducir -los ancianos y los niños- siendo dependientes de otros para su acercamiento a los equipamientos, aún a los cotidianos cuando se trata de urbanizaciones de baja densidad; sea porque ellas participan mal o no participan en los mercados regionales de empleo, consumen pocos bienes y servicios, y porque su vida cotidiana es cautiva de un área limitada donde el "vecindario" (más que el "barrio"), acoge de alguna forma sus expectativas, permitiéndoles sobrevivir gracias a la solidaridad entre vecinos que simpatizan.

3.- Hacia un enfoque más integrador de los espacios públicos en la región urbana.

Pensamos que un enfoque más integrador para el tema de los espacios públicos -las áreas verdes funcionales públicas, como uno de los temas relevantes-, debería considerar a lo menos:

-La más amplia recuperación del concepto de *red de espacios públicos*, como un valor característico de la ciudad occidental, diversificando, coordinando, descentralizando, y recentralizando la oferta;

-la accesibilidad a la *red de espacios públicos* como un *objetivo cívico*, sin restricciones para toda la población, definiéndose un *nivel de acceso local mínimo* por cada habitante más desfavorecido;

-la recuperación crítica de los aportes precedentes: del Movimiento Moderno y también de la ciudad tradicional establecida de manera más compacta;

-el concepto de *paisaje global* para el tratamiento integral y sistémico del "espacio intersticial" público y privado, urbano y rural, en coordinación con el espacio construido público y privado, urbano y rural;

-estrategias de desarrollo urbano-rural con sentido ecológico, donde los elementos estructurantes del medio natural estén coordinados positivamente con los elementos estructurantes del medio construido;

-la participación de los habitantes, especialmente en lo referido a espacios verdes funcionales públicos, para el establecimiento de sus reales necesidades, para la búsqueda de diseños apropiados, y la construcción, mantención y administración de ellos, favoreciéndose a través de esta participación, la capacitación y reinserción social de algunos grupos de los habitantes más desintegrados;

-la activación en complejidad de los valores de los espacios públicos verdes: meteorológico, sanitario, de esparcimiento, científico, educativo, psicológico, formativo individual en torno al recurso, de arraigo colectivo, estético, morfológico-funcional, cívico-social, etc.;

-la calidad de vida como un concepto dinámico, que debe evolucionar con el tiempo hacia nuevos y mejores objetivos; ello significa que la oferta de espacios públicos debe evolucionar tanto como los modos de transporte que permitan acceder a dichos espacios;

-la coordinación de las acciones sobre el espacio público a través del tiempo: evitando el derroche de recursos intelectuales, materiales y de tiempo; el plan de espacios públicos y áreas verdes como un proceso que se realiza día a día, y cuyo horizonte de consolidación es de mediano y largo plazo;

-una línea permanente de gestión de evaluación de las acciones comprometidas, con seguimiento de las realizaciones exitosas referidas a cada contexto, evitando su aplicación indiscriminada en contextos no equivalentes;

-un paisajismo urbano-rural con sentido poético, donde la creación de espacios públicos se asocie a la necesidad lúdica del individuo en sociedad ("intermedios" en la vida cotidiana): lugares para el encuentro, la fiesta, el romance, la representación, la discusión pública, el discurso político, el ocio placentero, el juego, el descanso, la preparación física, el deporte lúdico activo, etc., en un sistema accesible de espacios públicos que cubra no sólo el ámbito de la ciudad, sino de toda la región de inserción;

-una voluntad política sostenida para los espacios públicos que sea:

a) consecuente con las necesidades de toda la población, y en especial de la que tiene menos capacidad de elección por contar con pocos recursos y menor movilidad, especialmente los ancianos – cuya participación en la composición de la población va en incremento en Chile-, los niños, y los minusválidos,

b) consecuente con los logros de la humanidad para conformar marcos ambientales satisfactorios, y

c) capaz de establecer la economía de medios que debe presidir toda actuación solidaria en un contexto caracterizado por la escasez de recursos.

En síntesis, se requiere una voluntad política sostenida para los espacios públicos que sea simultáneamente democrática, culta y austera.

Referencias

Publicaciones consultadas:

AMAR, Georges, "Pour une écologie urbaine des transports", en: *Les Annales de la Recherche Urbaine: Mobilité*, N°59-60, Juin-Septembre 1993, Paris.

BORCHARD, Klaus, Conferencia: *Vialidad Urbana en Alemania*, F.A.U., U. de Chile, Marzo 31, 1995).

CHILE- MINISTERIO DE LA VIVIENDA Y URBANISMO, *Primer Encuentro Nacional sobre Parques Urbanos y Espacio Público*, Parque Ferial FISA, 27, 28 y 29 de Septiembre de 1994.

CHOAY, Françoise, "Le règne de l'urbain et la mort de la ville", en: *La Ville, Art et Architecture en Europe 1870 -1993*, Ed. C. Georges Pompidou, 467 págs., París, Febrero de 1994, p.p. 26-35.

COBO GARCIA, Pedro; CANALES MOURGUES, Juan, *Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, Manual de Legislación Municipal*, Edición actualizada 1994, Ed. Jurídica CONOSUR Ltda., 616 págs., Santiago, 1994.

DELAVIGNE, Raymond, "Ville-Campagne: une opposition dépassée", en: LES CAHIERS DE L'I.A.U.R.I.F., N°95, p.p. 9-14, Enero de 1991.

DUANY, Andrés, "Nuevas alternativas de Diseño Urbano en U.S.A.", conferencia en: *X Bienal de Arquitectura: Hacia el año 2.000 ¿Cuál ciudad queremos?*, Colegio de Arquitectos de Chile, Centro Cultural Estación Mapocho, Santiago 1-10 de Septiembre de 1995.

DUPUY, Gabriel, *L'Urbanisme des Réseaux: Théories et Méthodes*, Armand Colin Editeur, Paris, 198 págs. ilustradas, 1991.

ESPAÑA- MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO, Instituto del Territorio y Urbanismo, de ZUMARRAGA, Juan Ignacio, et al, *Introducción al Diseño Urbano: La calidad en la ciudad consolidada*, Convenio de Colaboración entre el Area de Urbanismo e Infraestructura del Ayuntamiento de Madrid (GMU) y el Seminario de Planeamiento y Ordenación del Territorio de la ETSAM, 245 págs. ilus., Madrid, 1986.

ESPAÑA- MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO, Instituto del Territorio y Urbanismo, MARTINEZ SARANDESES, José; HERRERO MOLINA, M. Agustina; MEDINA MURO, María *Espacios Públicos Urbanos: trazado, urbanización y mantenimiento*, 193 págs. ilustradas, Madrid, 1990.

ESPAÑA - MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES, CIUDAD Y TERRITORIO
Estudios Territoriales, *Nuevos Horizontes en el Urbanismo*, Vol.I., Tercera época,
Nº95-96,1993.

FISHMAN R., "The Post-War American Suburb: a New Form, a New City", en:
SCHAFFER D. (Ed.), *Two Centuries of American Planning*, Londres, Mansell,1988,
[citado por Dupuy, 1991, op.cit.]

FRANCIA- MINISTERE DE L'URBANISME ET DU LOGEMENT - S.T.U. - *La maitrise du
ruissellement des eaux pluviales, quelques solutions pour l'amelioration du cadre de
vie*, France, 1982.

GOODE, David, Dr. Prof., Director de la London Ecology Unit, Seminario-Taller:
*Planificación estratégica para la valorización de la naturaleza en las ciudades: Creación
de Habitats y Diseño Ambiental de los Espacios Públicos Urbanos*, organizado por
Unidad de Medio Ambiente de la F.A.U. de la Universidad de Chile y el Ministerio de la
Vivienda y Urbanismo-Chile, Santiago de Chile, 07 al 10 de Marzo de 1994.

HAUMONT, Antoine, "La Mobilité intra-urbaine:rétrospective et prospective", en *Les
Annales de la Recherche Urbaine: Mobilité*, Nº59-60, Juin-Septembre 1993, Paris.
HOPENHAYN, Martín, *Ni apocalípticos ni integrados. Aventuras de la modernidad en
América Latina*, Fondo de Cultura Económica, Santiago de Chile, 1994.

LEBLANC-BAZOU, E., CORONIO, G., JOLY, J. P., "Qu'est-ce que l'espace intersticiel?",
en: *Environnement et Equipements Urbains*, Centre de Recherche d'Urbanisme, C.R.U.,
194 págs., Francia, 1971.

MATAS, Jaime; RIVEROS, Fernando; DE LA PUENTE, Patricio, *El espacio público en el
habitat residencial de menores ingresos.Realismo y Percepción. El caso de Conchalí*,
Instituto de Estudios Urbanos, P. Universidad Católica de Chile, Mayo de 1988,
Documento de Trabajo Nº159, Investigación FONDECYT P.U.C de Chile. - U. de Chile.

PARROCHIA B. Juan, *Áreas Verdes en la Planificación*, Seminario de Investigación Ciclo
de Titulación, Facultad de Arquitectura de la Universidad de Chile, Prof. Guías Arqtos.
Héctor Mardones Restat y Luis Muñoz Maluschka, 176 págs., Santiago, 1952.

PARROCHIA B., Juan; (autor de contenidos) PAVEZ R., M. Isabel, (compiladora), *El
Plan Tridimensional de Ordenamiento Territorial y la Región Metropolitana de Santiago
1960-2000*, D. de Urbanismo, F.A.U.de la Universidad de Chile, 216 págs. ilustradas,
Santiago, 1994.

RANDLE, P.H., *El pensamiento urbanístico en los siglos XIX y XX*, Tomo III, OIKOS,
Argentina, 1984-85, 469 págs., ilustradas.

SEPULVEDA, R., ARDITI, C. DE LA PUENTE, P., MUÑOZ, P., TORRES, E., *Aplicación del
Programa de Mejoramiento de Barrios: análisis físico-espacial en cuatro Regiones del
país*, I.N.V.I.-F.A.U. de la Universidad de Chile, FONDECYT PR 1114-1992, Agosto de
1993, 152 págs., ilustradas.

SEPULVEDA, R., DE LA PUENTE, P., MUÑOZ, P., TORRES, E., *Progresividad Residencial: un estudio socio-físico del Programa de Mejoramiento de Barrios*, F.A.U.-I.N.V.I.-F.S.C. de la Universidad de Chile, FONDECYT PR 1114-1992, Septiembre de 1994, 211 págs., ilustradas.

WIEL, Marc; ROLLIER, Yann "La pérégrination au sein de l'agglomération", en *Les Annales de la Recherche Urbaine: Mobilité*, N°59-60, Juin-Septembre 1993, Paris.

Nota: Expuesto y resumen publicado, en: V Jornadas Chilenas de Preservación Arquitectónica y Urbana, Tercer Encuentro de Especialistas Americanos, Facultad de Arquitectura - Universidad de Valparaíso, octubre de 1995. Publicado in extenso en: Boletín INVI, N°28, agosto de 1996, F.A.U. de la U. Chile, pp.54-66, ilustrado.