

Frente a frente



Gonzalo Schmeisser
 Académico Arquitectura UDP

El destino manifiesto del Paseo Bandera

Existe un famoso cuadro de John Gast en que la diosa Columbia porta la luz de la civilización desde el Este (luminoso, europeo y blanco), hacia el Oeste (oscuro, latino y mestizo) de un Estados Unidos en plena expansión colonial. Es la representación de la doctrina del Destino Manifiesto. Justificación -frases, en el fondo- para formas de imposición de un modelo que sostiene su valor en el voluntarismo más que en los hechos.

Y si hablamos de eso, ahora en Santiago se ha instalado el debate sobre el destino del Paseo Bandera; un emblema del voluntarismo que se despliega luminoso como Columbia por Estados Unidos, pero cuya luz civilizatoria encandila los verdaderos problemas de una urbe enferma. Ergo, el paso bajo nivel pintado de colores -ampliamente fotografiado y difundido como un ejemplo de una nueva civilidad santiaguina- nunca iba a resolver los problemas de abandono y delincuencia del centro. ¿Alguien pensó que ese gesto podía ser suficiente? ¿Nadie creyó que el color y la estridencia eran solo performáticos y transitorios, y que su luz iba a durar lo que tarda una foto en desaparecer de las historias de Instagram?

Así fue. Hoy es difícil que alguien se atreva a cruzar -ni de día- ese paso bajo nivel oscuro, hediondo, triste y ocupado por rucos y traficantes. Sin duda, fue un gesto y estuvo bien, pero el maquillaje solo cubre las arrugas.

Tampoco basta con la majadería discursiva de la denuncia de que la educación, que la cultura, que la recuperación del espacio público, porque se queda también en la voluntad. Así como no ayudan las notas periodísticas hablando de urbanismo táctico como panacea para dejar atrás un pasado oscuro y abrir un presente luminoso, solo pintando un paso bajo nivel. Las ciudades requieren planificaciones integrales y a largo plazo; planes que van desde la educación cívica hasta la garantía de la seguridad pública. Esa tarea organizativa es un espacio propicio para que participen urbanistas y políticos, pero también pintores, artistas y la propia ciudadanía.

Un ejemplo es Medellín, que a fines de los 90 y desde la gestión pública, propuso una reestructuración de la ciudad mediante planes de desarrollo que incluían delimitar zonas de usos mixtos -una de las soluciones que hoy se debaten en torno Paseo Bandera-, prevención, flexibilidad de uso de suelo y especialmente un plan integral de infraestructura, que contempló museos, centros de convenciones, plazas, espacio público y bibliotecas. Un circuito que, en poco más de 10 años, logró que el centro de una de las ciudades más peligrosas de Latinoamérica sea premiada como la ciudad más innovadora de 2013 por su forma de despejar su principal problema en el centro, que era el abandono del Estado y la seguridad.

En Santiago, la pintura gastada del Paseo Bandera es una muestra del desgaste de planes que son más gestos y que parecen destinos manifiestos, hechos que se sabe de antemano que serán así cuando un relato no viene respaldado por nada más que discursos. El dinamismo de esta zona exige que se contemplen ciertos circuitos de transporte público dentro de una planificación integral. Además de ser un servicio de primera necesidad, habitualmente también ha sido un catalizador de ocupación del espacio público. Un paradero es un lugar habitado de forma correcta y sana para la ciudad, con lo que la presencia de este tipo de infraestructura también logra que los espacios se revitalicen y se favorezcan otras dinámicas urbanas seguras y de bienestar integral para quienes conviven en ellos.



Rodrigo Fernández
 Profesor titular, Facultad de Ingeniería y Ciencias Aplicadas, U. de los Andes

El Paseo Bandera debe seguir siendo peatonal

En los últimos años, las ciudades de todo el mundo han apostado por devolver espacio al peatón como una forma de recuperar la calidad de vida urbana, mejorar el medioambiente y fomentar modos de transporte sustentables. Santiago no ha sido ajeno a esta tendencia, y una de las iniciativas más emblemáticas ha sido la transformación de la calle Bandera en un paseo peatonal. Lo que comenzó como un proyecto temporal durante la construcción de la Línea 3 del Metro, se consolidó como una intervención urbana reconocida y valorada por la ciudadanía. Sin embargo, han surgido voces que plantean la posibilidad de reabrir esta vía al tránsito vehicular.

El Paseo Bandera no debe reabrirse al tránsito vehicular. Esta calle del centro de Santiago fue un símbolo del urbanismo moderno, una recuperación exitosa del espacio público que transformó una calle sombría en un paseo vivo, caminable, diverso, artístico y comercialmente dinámico. Demostró que es posible mejorar la ciudad devolviendo protagonismo al peatón.

La mantención del Paseo Bandera como eje peatonal es coherente con los objetivos de política pública en transporte y urbanismo. El Ministerio de Transportes ha promovido estrategias de movilidad sustentable y las municipalidades han impulsado zonas de tráfico calmado. Abrir Bandera a los vehículos sería contradictorio con estas metas.

Desde el punto de vista de la red vial del centro de Santiago, la calle Bandera no cumple un rol estructurante. Existen ejes paralelos y perpendiculares alternativos para el flujo vehicular, como Morandé, San Antonio o Amunátegui. Bandera, al ubicarse entre estos corredores, puede ser considerada una vía secundaria. Su cierre al tránsito no ha generado congestión significativa ni ha sido identificado como un cuello de botella. Reabrir la al tránsito no aportaría beneficios significativos en términos de la congestión, pero sí significaría perder uno de los pocos espacios caminables del centro de Santiago.

Uno de los argumentos recientes para reabrir Bandera es el supuesto deterioro: que hoy funciona como baño público, punto de venta de drogas o refugio de personas en situación de calle. Pero estos problemas no son producto de la peatonalización, sino de la falta de presencia institucional, de fiscalización y de mantención. La inseguridad no se combate con vehículos; se enfrenta con limpieza, iluminación, cultura, comercio activo y respeto al espacio común. Llevar vehículos a Bandera no eliminará esos problemas.

También se argumenta que su reapertura permitiría el paso del transporte público, por la escasez de cruces norte-sur. Pero Bandera nunca fue un eje estructurante para buses. Además, los pasajeros también son peatones, por lo cual un entorno agradable, bien diseñado, seguro y limpio mejora su experiencia de viaje. Autorizar buses sería, además, el primer paso hacia una presión inevitable para permitir taxis, autos de aplicación y vehículos particulares.

La ciudadanía valoró positivamente el Paseo Bandera, haciéndolo parte del paisaje urbano y ganó legitimidad como espacio público. Cambiar su condición sería percibido como una medida regresiva, sin justificación técnica ni demanda ciudadana explícita. Las transformaciones urbanas exitosas son aquellas que generan apropiación social; revertirlas daña la confianza en la planificación urbana.

¿Es una alternativa razonable reabrir el Paseo Bandera a tránsito vehicular?

A fines de 2017, y aprovechando el cierre temporal de la calle por la construcción de la Línea 3 del Metro, el Ministerio de Transportes y la Municipalidad de Santiago acordaron implementar un uso peatonal transitorio del trazado bajo nivel. Pero, como suele suceder, la medida terminó siendo permanente, cuestión que ha generado debate y que analizan los especialistas.

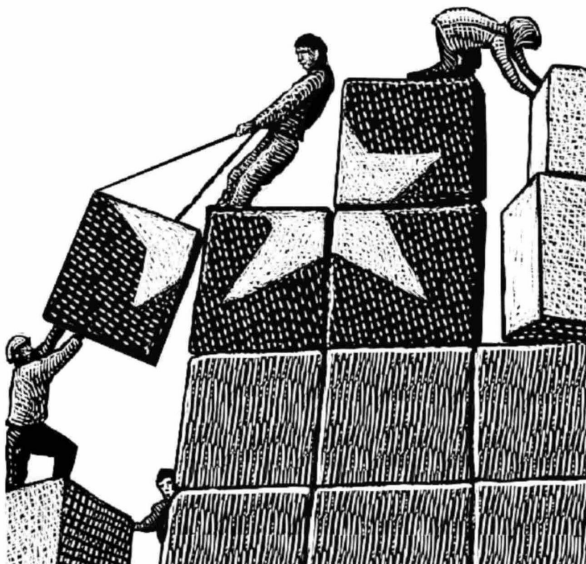


ILUSTRACIÓN: RAFAEL EDWARDS