

ESPACIO ABIERTO



Calles públicas o calles privadas

Ricardo Abuaud

Decano Campus Creativo de la UNAB y académico UC



bles y de encuentro) en un segundo plano, si es que existen. Ambas cosas, unidas, nos tienen en un dilema: ¿queremos de verdad tener calles públicas y democráticas, abiertas a todos o, por el contrario, creemos que la solución es la privatización de la calle?

¿Cómo se revierten las amenazas del párrafo anterior? En 2013, ONU Habitat publicó "Calles como espacio público y motores de prosperidad urbana", que actualiza el concepto de "calles vivibles", y lo vincula con las condiciones para una "ciudad próspera" (la que permite que sus calles faciliten acceso a servicios básicos, acomoden los usos motorizados y los que no lo son, sean sustentables, promuevan caminabilidad y bicicletas, busquen inclusión social y equidad). En una línea similar, el concepto de "calle completa" alude a un tratamiento integral, que evalúa una repartición equilibrada de los distintos modos de desplazamiento y uso, en vez de abarcarlo como una disputa por espacio.

Probablemente de los mejores aportes en esta lógica es el reciente texto "La calle como espacio público para las personas", del CNDU, que señala principios que toda calle debería cumplir: sostenible, segura, resiliente, multimodal, multibeneficio, con interacción social, saludable, inclusiva, ecosistémica, equitativa, con

expresión cultural, flexible, con pertinencia geográfica y desarrollo económico. Genera desde ahí una serie de propuestas concretas y sensatas que hay que atender en detalle porque son posibles y conducentes. ¡Bravo!

Todo esto apuesta por lo mismo: consolidar la calle como el espacio público por excelencia.

En el otro extremo, algunos opinan que, con ese diagnóstico crítico de lo que pasa en nuestras calles, y si nada garantiza el resolver sus problemas en forma integral, lo que corresponde hacer es alentar su privatización: cerrarlas, controlando una pequeña porción de ellas donde la amenaza no entre. Es lo que se profundiza en la "Ley de cierre de calles y pasajes". Está claro que esta tendencia es comprensible, y nadie puede juzgar a los vecinos por querer protegerse. Pero la solución (la de la política pública, que busca el bien común) debe ser otra: cuando una porción de la calle se privatiza, la ciudad pierde en su conjunto, el sistema se interrumpe, y el tramo "no cerrado" de la calle queda desprovisto de control social y apropiación comunitaria. Dejamos de creer en la calle, la cedemos y miramos para otro lado, nos atrincheramos en pequeños reductos que creemos poder controlar.

Eso no es una ciudad; no una buena, al menos.

La calle es la quintaesencia del espacio público, plataforma de encuentro ciudadano que nos permite intercambiar, abastecernos, desplazarnos.

Pero para que las calles cumplan ese rol, tienen que darse condiciones, y en Chile dos amenazas las afectan. Por un lado, la delincuencia y abandono, que lleva a una parte de nuestros habitantes a mirar la calle con desconfianza. Por otro, un sesgo hacia el desplazamiento motorizado, dejando otras formas de uso (los más ama-