

ESPACIO ABIERTO

Barrios estación, la mitad que falta

Ricardo Abuauad

Decano Campus Creativo
UNAB
Profesor UC



Acaba de anunciarse el inicio de obras para el tren entre Santiago y Melipilla: buenísima noticia. Al hacerlo, el Presidente recordó un importante plan de inversión enfocado en trenes de cercanías.

Es inevitable, al escuchar eso de “cercanías”, el imaginar la capital española, con su extensa red de trenes. A fines del siglo XIX, Arturo Soria proponía un corredor que, naciendo desde Madrid, se extendería hacia su periferia. Con un tranvía eléctrico en su eje, concretaba esa idea

de que “la forma de una ciudad es, o debe ser, forma derivada de las necesidades de la locomoción”. Hasta ahí las similitudes con nuestro tren a Melipilla, ya que Soria planificaba un corredor (una ciudad lineal, dicho de otra forma), y no solo una línea de transportes: el tranvía era la columna vertebral de una urbanización, y ambas cosas se pensaban en simultáneo.

El tren a Melipilla, junto con otros, conformarán en el futuro una red de desplazamientos sobre rieles, beneficiando a muchas personas. Sin embargo, al anunciarlo dejamos en evidencia una miopía en la forma de entenderlo. Porque, ¿para qué hacemos un tren a Melipilla? ¿Solo para permitir mayores velocidades de desplazamiento entre esa localidad y el centro de la capital? ¿No debería ser, además, una oportunidad para nuevas centralidades que permitan abastecerse en ellas de bienes y servicios, producir vivienda con buena accesibilidad, y equipamientos? El tren a Melipilla no puede pensarse como una línea de transporte sino como un corredor que, apoyado en ese transporte, planifique en conjunto tanto la infraestructura como la provisión de suelos necesarios para todos esos usos, esas nuevas centralidades. Y eso debe hacerse ahora, antes de que la plusvalía dispare los valores del suelo

hasta hacer esos usos inviables (se estima que ese aumento superará el 15%, sobre todo en Melipilla, Talagante y Cerrillos). ¿Dónde está ese otro plan? ¿O transferimos el asunto a cada municipio para que haga lo mejor que pueda?

Digámoslo de otra manera: ¿no sería bueno que en el entorno de esas estaciones planificáramos nuevos barrios (barrios-estaciones, como en muchas ciudades) con la vivienda mixta que falta, conectados, con servicios y comercio de proximidad, con oportunidades de empleo? Y eso, ¿no debe pensarse en conjunto con el tren? Seamos claros: siempre habrá quienes aprovechen estas oportunidades, pero sin un plan se hará de forma inorgánica, sin beneficio público, y lo más probable es que no incluya nueva vivienda social porque no habrá como pagar ese valor de suelo.

Esto solo es posible si nos decidimos a entender este tren y los que vendrán como lo que verdaderamente son, proyectos urbanos integrales. Si no, después alguien dirá que el problema de nuestras ciudades radica en la especulación inmobiliaria del suelo: mucho antes que eso, radica en la incapacidad de pensar los proyectos en forma global, reservando y planeando los suelos necesarios cuando aún es tiempo. El anuncio es excelente, pero falta aún la otra mitad.