

Uso cotidiano del espacio público

EDUARDO BRENES

El espacio público, junto con los usos del suelo, es la esencia misma de la estructura urbana funcional de las ciudades. Sin ése, sencillamente no habría ciudades, al menos en su concepción de la ciudad como espacio social por excelencia. El espacio público y su dimensión social, cultural y política, es donde la relación e identificación cultural se da a través de manifestaciones políticas, de contacto entre la gente, de vida urbana y de expresión comunitaria. De esta manera, el espacio público -y su calidad- se evalúa por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que impulsa y facilita, por su capacidad de acoger e integrar grupos variados con comportamientos sociales diversos y por su capacidad de estimular la identidad simbólica, la expresión y la integración cultural.

El espacio público es aquél por donde podemos circular libremente, contrario a la naturaleza del espacio privado, donde, si bien pueden existir funciones urbanas que atraen gente, éstas son restringidas al público. Por lo tanto, el espacio público es aquél que por naturaleza es de propiedad, dominio y uso públicos.

El espacio público funge como catalizador de las funciones de la ciudad a través del movimiento o circulación que llevan a cabo las personas mediante los distintos modos de locomoción en procura de satisfacer una necesidad personal o colectiva y a través de las actividades urbanas que brinda una ciudad; de allí su naturaleza para conformar la estructura urbano espacial. Es así como al caminar, circular en bicicleta o viajar en vehículo particular, transporte público o cualquier otro medio, vinculamos el sitio donde vivimos, trabajamos, aprendemos, nos divertimos o compartimos. El espacio público, por lo tanto, viene a ser el conjunto de vías, aceras, parques, plazas y otros, sobre los cuales pueden existir restricciones para circular, cuya aplicación recae en los entes públicos competentes, como las municipalidades. El espacio público abarca también algunos edificios públicos, como estaciones de transporte colectivo, mercados, bibliotecas, hospitales y municipalidades que, si bien tienen accesos restringidos a horarios y normas de funcionamiento, se ubican en propiedades públicas.

Se puede afirmar también que el espacio público se diferencia formalmente de la propiedad privada. Tal separación nace y se delimita a través de normas legales aplicadas en la planificación urbana y territorial. Mediante dicha normativa, el espacio público es la base para estructurar y ubicar los equipamientos colectivos, los servicios públicos y algunos servicios privados, pero bajo licencia o autorización de los entes públicos, sistemas de transporte, actividades culturales, ventas debidamente autorizadas, actos de esparcimiento de las personas y otras, de acuerdo a códigos y comportamientos culturales. En todo caso, corresponde a las autoridades públicas, administradoras de estos espacios, el garantizar el libre acceso a todos los habitantes, fijando condiciones para su utilización o instalación de actividades en ellos.

El espacio público es, por definición, accesible a todos, de allí su sentido de convergencia y sentido de lugar. La dinámica propia de la ciudad y el comportamiento de sus gentes pueden crear espacios públicos en propiedades o terrenos de carácter privado, que por su abandono son tomados por ciertos grupos de la sociedad. Nacen así los llamados espacios negativos que hacen de algunos sectores de la ciudad áreas deterioradas y peligrosas. Por otro lado, existen también espacios de propiedad privada pero de uso público, como los centros comerciales, que son espacios con apariencia de espacio público, muy apetecidos por la clase media en virtud del descuido y abandono de los espacios públicos de las ciudades.

Por lo general, el espacio público se compone de dos elementos fundamentales: lo construido y lo no construido, lo que se reduce a una simple relación de sólidos y vacíos. El espacio público por excelencia es la calle. Ésta, por naturaleza, tiene carácter público. Sin embargo, la presión de grupos de poder puede hacer de las calles un espacio de carácter privado, permanentemente o al menos en ciertos períodos del día. Y es que la calle, por ser abierta, permite todo tipo de acciones, sobre todo cuando la ciudad entra en el status de poco cuidado, tal y como sucede actualmente y desde hace muchos años en nuestras ciudades, donde vendedores ambulantes, basura y mala calidad de aceras y calles, entre otros, se apoderan de los espacios disponibles en detrimento de la calidad urbana.

La situación por que atraviesan nuestras ciudades se ha analizado en muchos documentos y escritos. La ne-

cesidad de impulsar un modelo de desarrollo urbano a lo largo del tiempo y del espacio es crucial si queremos superar la presencia de tanto deterioro físico espacial, en el que el espacio público es la vena principal. El modelo de desarrollo urbano de rápida expansión horizontal y baja densidad promovido por el Estado y los sectores privados ha implicado que la cobertura de tanto territorio con urbanizaciones y condominios no prevé que sus espacios públicos sean bien atendidos. Se atiende la necesidad de vivienda, no así la calidad del espacio público. Paralelamente, si bien ha existido una presión profesional y algunas medidas institucionales hacia la creación de paseos peatonales y rescate de la ciudad, lo cierto es que los centros de ciudad siguen en franco deterioro, con abandono de su población y ausencia de la clase media, pilar fundamental para revitalizar una ciudad. Producto de esta tendencia ya histórica, los espacios públicos, tanto de la periferia como de los centros urbanos, por lo general son de mala calidad.

La presencia de una flota vehicular, cada día en aumento acelerado, genera la necesidad de parquear o estacionar donde mejor se pueda, en detrimento del espacio público y del funcionamiento de la ciudad. Pese a la normativa existente y a la demarcación de zonas donde no se puede estacionar, la cultura local, la poca concepción urbanística de las autoridades y la falta de controles hacen de las ciudades un espacio público totalmente deteriorado, irrespetado y prostituido. Las pocas zonas verdes y jardines públicos, las aceras, lotes no construidos, los derechos de vía ferrocarrileros y cuanto lugar esté “disponible”, son inmediatamente abarrotados de carros en detrimento de la vida urbana y la calidad de los espacios públicos. La forma de conducir es otro modo de irrespetar el espacio público y a nosotros mismos.

En ese binomio de llenos y vacíos, la presencia creciente de rótulos y vallas comerciales sigue siendo una realidad, haciendo de la ciudad un verdadero pizarrón donde todo es válido. En las carreteras de mayor importancia, como la de circunvalación, incluso ha habido tala de árboles para facilitar la “lectura” de vallas, las cuales incrementan la inseguridad vial por distracción del conductor o por un eventual fenómeno natural (tornado o terremoto).

El deterioro de la infraestructura, calles y aceras, los huecos, las irregularidades de las obras, la diferencia entre asfalto, cordón y caño y aceras, el robo de rejillas de hierro o tapas en el alcantarillado pluvial y sanitario, afectan la calidad del espacio público y ponen en alto riesgo al peatón y al usuario del transporte público. Quien camina por la ciudad se tropieza con las irregularidades y la baja calidad de los materiales de las vías y aceras, que no conservan los niveles y están hechas de materiales diferentes, siendo las zonas verdes y la vegetación casi inexistentes. La infraestructura de apoyo a los usuarios del autobús y del tren es de mala calidad, obligando a ellos a brincar grandes distancias o alturas, con graves riesgos, para alcanzar el espacio público. Y al iniciar la caminata hacia su destino final, nuevamente la mala calidad de la infraestructura pública, los charcos en invierno y el cruce de vías sin protección peatonal, pone a todos en peligro. Todo esto influye lógicamente en la calidad y el uso del espacio público.

Siendo que el espacio público es el resultado de llenos y vacíos, es vital para su conformación la calidad de sus edificios, escalas, materiales y acabados, así como la relación que puedan generar entre el espacio público y las funciones propias del edificio. Por años hemos pregonado la necesidad de prohibir el estacionamiento perpendicular de vehículos a los edificios, lo que causa una interrupción precisamente entre lo que ofrece un edificio (comercio, servicios, educación, etc.) y el peatón. Las nuevas torres de apartamentos que se construyen, entre ellas las de La Sabana, lejos de crear e impulsar un buen espacio público solo atienden la necesidad de estacionamiento frontal, impidiendo que a lo largo del tiempo, y una vez que La Sabana sea poblada por estos edificios en su casi totalidad, se cree un espacio público peatonal agradable, recuperando de alguna forma la enorme pérdida de aceras que se está dando ante la ampliación a cuatro carriles de la calle de Sabana Sur. El esquema que se impulsa es totalmente contradictorio con la ciudad que merecemos, caminable, arborizada, segura, habitada. Debe llamarnos la atención que si bien el concepto de construir en altura obedece a criterios válidos de un proceso de regeneración y densificación, dichos edificios no le están retribuyendo a la ciudad y a su espacio público ninguna zona verde aprovechable. Por el contrario, si bien el Parque Metropolitano La Sabana es muy grande, éste atiende a una población regional, y la presencia de una mayor densidad de pobladores debería exigir la dedicación de espacios públicos para conformar la vía y generar una buena ciudad. Todo lo contrario, solo obtenemos concreto y más concreto, carros y más carros.

Otro elemento propio de la relación entre lo construido y los espacios libres es la abundancia de rejas, muros y alambres navaja que, asociado a la pobre calidad de las edificaciones, en general, incide en una mayor pobreza de los espacios públicos. En fin, lejos estamos de una política coherente y sostenida en el tiempo y el espacio para ir avanzando hacia la ciudad que merecemos. Pero no podemos desmayar en el intento de loglarla.