

Expertos aseguran que se deben crear los mecanismos gubernamentales para enfrentar este desafío y que la presencia de este tipo de infraestructura urbana es algo que empareja la cancha, mejorando la calidad de vida de los ciudadanos.

Déficit de veredas en las principales ciudades de Chile alcanza el 32,2%

Un reportaje de
Efraín Moraga

MIENTRAS muchos discuten sobre la carencia de ciclovías en las ciudades del país, hay cierta infraestructura aún más básica que todavía es deficitaria en varios de los principales centros urbanos de Chile: las veredas. De acuerdo con un estudio de la Cámara Chilena de la Construcción, el Gran Santiago tiene un déficit de veredas de unos 20 millones de metros cuadrados, lo que equivale a una falta de 32,8% de este tipo de infraestructura urbana. A nivel nacional, considerando las siete principales ciudades del país, la cifra es de 32,2%.

Este análisis, parte del informe "Infraestructura Crítica para el Desarrollo" de la CChC, considera a: Antofagasta, La Serena+Coquimbo, Gran Valparaíso, Gran Santiago, Gran Concepción, Gran Temuco y Puerto Montt, y evalúa la presencia o ausencia de veredas en su mobiliario urbano. De ellas, la que aparece mejor es La Serena+Coquimbo, con un déficit de 20,4%. Por el contrario, la que está más al debe es Gran Valparaíso, con un déficit de 38,3%.

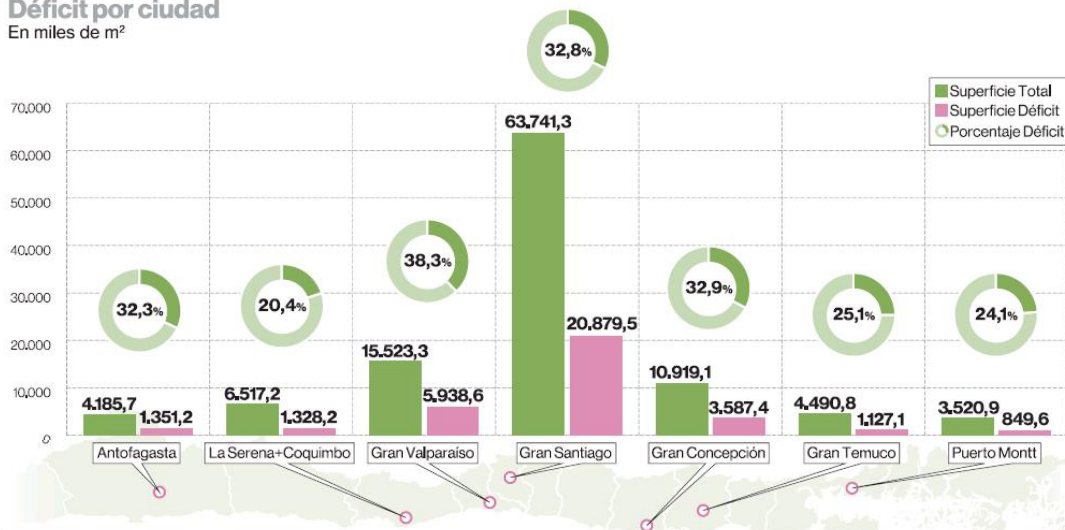
Según los expertos, esto se ha producido por la falta de consideración por parte de las autoridades de la caminata como medio de movilización, dejando al peatón en segundo plano. "Desde el punto de vista social, el modo más importante de transporte en las ciudades es a pie, toda la gente anda una parte del día así y claramente para usar este medio de movilización, por seguridad y calidad de la caminata, el tema de las veredas es esencial", asegura Javier Hurtado, gerente de estudios de la CChC.

En eso coincide Alejandro Tirachini, académico del Departamento de Ingeniería Civil de la Universidad de Chile. "Se ha considerado a la caminata y al peatón como menos relevante que las formas motorizadas de transporte", manifiesta. "Eso ha cambiado lentamente en las ciudades de Chile, pero no al paso que quisiéramos, por lo tanto, aún sigue este déficit de infraestructura", añade.

Consultados por PULSO, el Servicio de Vivienda y Urbanismo (Serviu), entidad a cargo de este tipo de infraestructura urbana, declinó hacer declaraciones.

Déficit por ciudad

En miles de m²



FUENTE: Cámara Chilena de la Construcción (CChC).

Jorge Encina • PULSO



● **¿Qué ha pasado?** Las principales ciudades de Chile tienen un déficit de veredas que equivale a unos 20 millones de metros cuadrados o 32,2%. En el Gran Santiago este índice asciende a 32,8%.

● **¿Por qué ha pasado?** Los expertos consideran que este déficit de veredas se produjo por la falta de consideración de la caminata como medio de movilización, dejando al peatón en segundo plano frente a otras alternativas de transporte.

● **¿Qué consecuencias tiene?** El déficit de veredas afecta directamente la calidad de vida de las personas, contribuyendo a la falta de accesibilidad a los bienes urbanos y a la equidad social.

De acuerdo con Louis de Grange, académico de la Universidad Diego Portales y uno de los autores del estudio de la CChC, esto se debe principalmente a diferencias en los presupuestos de las municipalidades y a que los aportes de los ministerios sectoriales se han enfocado en otros proyectos. "Creo que falta coordinación entre alcaldías y ministerios. Es una tremenda oportunidad que puede generar muchos beneficios de corto plazo, que la ciudadanía valoraría bastante", sostiene Louis de Grange.

Para Carlos Aguirre, director de la Escuela de Construcción de la Universidad de Las Américas-UDLA, éste es un problema que finalmente tiene que ver con una falta de planificación de las ciudades, lo que ha permitido que éstas se expandan aceleradamente sin una adecuada política urbana. "Desde los años 60 hay un desarrollo acelerado en expansión de las ciudades, acompañado de una falta de consistencia de las políticas públicas para la normativa de calles, pasajes y áreas verdes. Si bien hay avances desde el 90 a la fecha, tenemos claros atrasos históricos de este proceso", explica Aguirre.

Parte tiene que ver con la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (Oguc), que ha per-

"Las ciudades han crecido en función de espacios que no tienen mucha regulación", plantea Hurtado, de la CChC.

"Se ha considerado a la caminata y al peatón como menos relevante que las formas motorizadas de transporte", sostiene Tirachini.

"Las veredas se ven muchas veces como algo menor, pero tienen una incidencia directa en la calidad de vida de las personas", dice Poduje.

mitido al Estado construir viviendas en sectores alejados de los núcleos urbanos, alejando a las personas de los equipamientos y servicios que requieren, asegura Hurtado, de la CChC. "Las ciudades han crecido en función de espacios que no tienen mucha regulación puntualmente, de hecho, mucho tiene que ver con el artículo 55 u otros de la Oguc, que han hecho que las viviendas sociales, por ejemplo, las puedan ubicar en lugares no urbanos y el único que puede hacerlo es el Estado. No hay una discusión de estándares mínimos respecto a lo que debe ser un asentamiento humano", manifiesta el gerente de Estudios de la CChC.

Iván Poduje, arquitecto urbanista de la UC y otro de los autores del estudio sobre veredas, asegura que se debe establecer en las grandes ciudades ciertos ejes priorizados, donde se haga un esfuerzo adicional para mantener las veredas y calzadas. "Se pueden estudiar concesiones de mantención y aumentar las competencias y los equipos técnicos en los gobiernos regionales. Las veredas se ven muchas veces como algo menor, pero tiene una incidencia directa en la calidad de vida de las personas", afirma Poduje, asesor de Ricardo Lagos en materia urbana. ●