



Conflictos y oportunidades para la creación de espacios urbanos sustentables en la Estación Intermodal Lo Ovalle, La Cisterna

Conflictos y oportunidades para la creación de espacios urbanos sustentables en la Estación Intermodal Lo Ovalle, La Cisterna

© Centro de Desarrollo Urbano Sustentable
CEDEUS

Autores

Roxanna Ríos, Camila Muñoz, Rosario Valenzuela, Natan Waintrub, Rodrigo Mora, Giovanni Vecchio y Martín Álvarez

Cómo citar este documento:

Ríos, R., Muñoz, C., Valenzuela, R., Waintrub, N., Mora, R., Vecchio, G., Álvarez, M., (2023). *Conflictos y oportunidades para la creación de espacios urbanos sustentables en la Estación Intermodal Lo Ovalle, La Cisterna.* CEDEUS, Resumen Ejecutivo. Santiago, Chile.



Atribución-NoComercial 4.0
Internacional (CC BY-NC 4.0)
Primera edición
Diciembre 2023



ESTACIÓN INTERMODAL LO OVALLE (LA CISTERNA)

El desarrollo urbano territorial de La Cisterna ha estado históricamente vinculado al desarrollo de los sistemas de transporte. Si bien en un inicio la comuna de La Cisterna fue parte de la periferia urbana de Santiago, hoy tiene una posición mediterránea y estratégica, conectando la comuna de Santiago Centro con la zona sur de la ciudad por medio de su principal calle estructurante: Gran Avenida José Miguel Carrera. Tres grandes intervenciones de transporte urbanas, a partir de los años 60 y hasta inicios de la década pasada, afianzan la vocación de subcentro económico e intermodal del paradero 18 de Gran Avenida, donde se encuentra la Estación Intermodal Lo Ovalle: la consolidación de la Gran Avenida como un eje de relevancia metropolitana, la inauguración de línea 2 del Metro, y su posterior extensión hacia la intermodal La Cisterna.

TRANSITAR HACIA ESPACIOS SUSTENTABLES

Dada la gran cantidad de servicios que se ofrecen en el entorno, la Estación Intermodal Lo Ovalle cuenta con un flujo relevante de personas, para quienes dicho lugar es un nodo que los abastece y los conecta a distintos puntos de la ciudad. En ese sentido, es un área que cuenta con alta valoración por parte de los vecinos y vecinas. Sin embargo, la distribución actual del espacio público genera diversos conflictos que dificultan la coexistencia entre diferentes usuarios, así como la sustentabilidad urbana. Ejemplos de estos conflictos son: congestión, delincuencia, contaminación visual y acumulación de residuos. No obstante, existen oportunidades para potenciar el desarrollo económico, facilitar la interacción entre usuarios, integrar en el espacio los diversos intereses que confluyen en la Estación Intermodal Lo Ovalle y potenciar la participación e integración social de la comunidad en su conjunto. Lo anterior también tiene el potencial de mejorar la percepción de inseguridad que existe sobre el lugar.

A pesar de las oportunidades mencionadas, existe una fuerte resistencia a la transformación por parte de la comunidad local, tanto de sus residentes como de comerciantes formales e informales. Dada la multiplicidad de actores e intereses que confluyen en el espacio alrededor de la Estación Intermodal Lo Ovalle, surge la pregunta que guía este trabajo: **¿cómo intervenir la Estación Intermodal Lo Ovalle para mejorar y hacer sustentable el espacio público, fomentando además la participación ciudadana?**

El objetivo de este estudio fue identificar los principales problemas urbanos que enfrenta actualmente la Estación Intermodal la Cisterna, y proponer recomendaciones que mitiguen esos problemas y mejoren la calidad del espacio urbano para vecinas y vecinos del sector. Para su elaboración, se consideró una estrategia mixta para la obtención de información de fuentes primarias, combinando metodologías cualitativas (ej. entrevistas con usuarios del lugar y el desarrollo de un taller de mapeo participativo) y cuantitativas (ej. mediciones de flujos de diferentes modos de transporte). El presente informe ejecutivo expone los resultados obtenidos a partir de la aplicación de aquellas herramientas.

1. CALIDAD DEL ESPACIO

En términos generales, se puede afirmar que la calidad del entorno construido es regular, aunque con variaciones notables. Se pueden identificar calles y áreas específicas en las que el mantenimiento del espacio público resulta deficiente, tanto en la Gran Avenida como en las aceras de las calles que corren de manera perpendicular a esta vía principal. Tanto los residentes como los transeúntes que hacen uso de estos espacios coinciden en su percepción negativa sobre la calidad general, lo que se suma a sus preocupaciones relacionadas con la seguridad en la zona. Entre los principales problemas mencionados se encuentran: el estado deplorable de las aceras, la insuficiente iluminación y las cuestiones de higiene, incluyendo la presencia de desechos y olores desagradables.

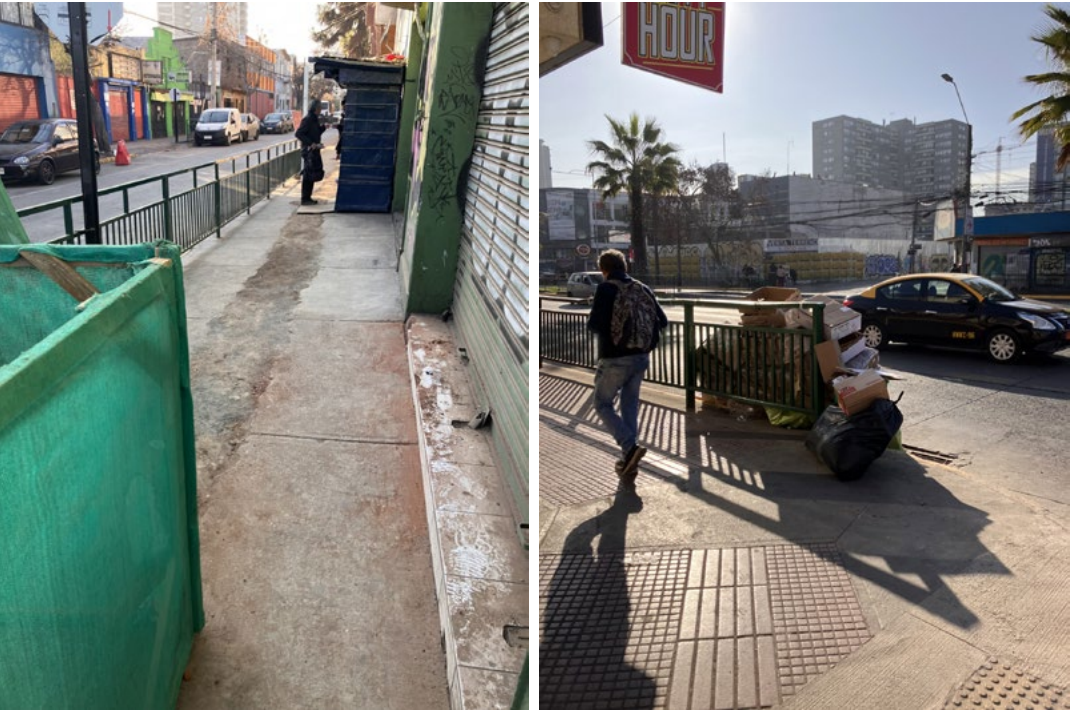


Figura 1.
Calidad del espacio en los alrededores de la Estación Lo Ovalle.
Fuente: Elaboración propia.

Por otra parte, los peatones perciben que la estética del sector ha permanecido inalterada a lo largo del tiempo. De acuerdo con sus observaciones, el entorno construido, incluyendo las fachadas y las aceras, se ha mantenido prácticamente inmutable en las últimas décadas. Esta circunstancia crea una sensación de estancamiento y genera cierto desinterés entre aquellos que frecuentan el área de estudio. En efecto, varios lugares de permanencia que son hitos en el área de estudio, han envejecido sin una mantenimiento adecuada o remodelación.

2. ESPACIO DISPONIBLE

Con respecto a la cantidad de espacio disponible, el punto crítico lo constituyen las veredas debido a su estrechez. La elevada afluencia de individuos que transitan por la Estación Intermodal Lo Ovalle, incluyendo a los habitantes de los barrios adyacentes a la estación y a los comerciantes informales que hacen uso del espacio público, compiten por el espacio peatonal de dimensiones limitadas, lo que hace más difícil e incómoda la movilidad a pie. A pesar de esta situación, la presencia de vendedores ambulantes no parece constituir un factor que genere un nivel sustancial de incomodidad para los transeúntes que se encuentran de paso por el lugar, lo que contrasta notablemente con la percepción de los residentes locales del barrio, quienes sí lo consideran como un obstáculo para poder trasladarse, en especial por la vereda poniente de Gran Avenida.

Respecto a este punto, es importante destacar que las veredas poniente y oriente de Gran Avenida se diferencian en su intensidad de ocupación en relación al flujo de personas que transitan y permanecen en el lugar. Así, en la vereda poniente se superpone el uso del espacio por parte de los comerciantes informales, más el alto flujo de transeúntes que acuden al comercio en general y los usuarios del transporte público. La falta de espacio en esta vereda se intensifica en algunas esquinas donde existen elementos inmuebles (como quioscos y/o paraderos), que ocupan cerca de la mitad del ancho su ancho.



Figura 2.
Ocupación de las veredas por parte de comercio informal en Gran Avenida.
Fuente: Elaboración propia.

En síntesis, en lo que respecta a la disponibilidad de espacio, tanto para los peatones como para los habitantes locales, atravesar esta área se experimenta como una experiencia desfavorable e incómoda. Para las personas entrevistados el espacio se caracteriza por la congestión, la aparente falta de transformación y de renovación, así como también la complejidad en términos de acceso. Todo lo anterior, incide negativamente en la comodidad y satisfacción de aquellos que frecuentan y utilizan este lugar de manera regular.

3. CONVIVENCIA EN EL ESPACIO

Aquellos comerciantes bien establecidos, mantienen una alta familiaridad con el sector y las personas que lo visitan. Respecto a esto último, la gran mayoría declaró reconocer a sus clientes desde hace muchos años. En términos generales, también se sostuvo que poseen redes de apoyo extendidas. En contraste, aquellos comerciantes que llegaron en años recientes indicaron que no poseen ese tipo de redes de asistencia.

Los comerciantes más antiguos tienden a mirar con desconfianza a los comerciantes extranjeros y a los recién llegados. Sienten que estos competidores nuevos representan una competencia desleal que amenaza su estabilidad. Además, algunos de ellos creen que el aumento aparente de la inseguridad en el área está vinculado a la presencia de este nuevo tipo de comercio, lo que los lleva a estimar la posibilidad de expulsarlos. Asimismo, los comerciantes antiguos creen que tanto las autoridades municipales como Carabineros podrían hacer más para respaldarlos en esta cuestión. Por otro lado, los comerciantes recién llegados tienen una perspectiva diferente. Consideran que el lugar está adecuadamente vigilado, pero desconfían de las autoridades locales y temen la posibilidad de ser expulsados.

4. CONFORT Y SOCIABILIDAD

Los residentes, transeúntes y comerciantes identifican diversas problemáticas que dificultan el uso de los espacios alrededor de la Estación Intermodal Lo Ovalle: la inseguridad, la escasez de espacio y la falta confort.

Los residentes describen haber experimentado robos en el espacio público y se mencionan otras actividades delictuales como el tráfico de drogas. La escasez de espacio es una característica que transversalmente es identificada como un problema para el uso del espacio público, ya sea para trasladarse como para estar. El ruido, olores desagradables (ej. fritura, deposiciones) y la falta de mobiliario urbano en buen estado, impiden el uso confortable de los pocos espacios públicos disponibles para estar.

Los transeúntes, por otra parte, identificaron problemas similares. Respecto a la inseguridad, aunque suele ocupar un lugar secundario en las preocupaciones de los transeúntes, la mayoría de los usuarios del lugar salen del metro y buscan combinar su viaje o abandonar la zona lo más rápido posible. Sobre el espacio y los altos flujos de personas, la experiencia de

transitar por el sector implica una competencia por el limitado espacio peatonal, que dificulta la caminata. Finalmente, en relación al confort, se menciona que el ambiente se encuentra notoriamente contaminado. Los transeúntes destacan el mal olor, la acumulación de basura y el ruido, como aspectos que hacen que el lugar sea percibido como poco atractivo, poco estético y con un aspecto descuidado.

Desde la perspectiva de los comerciantes, los problemas más significativos están relacionados con la inseguridad. En términos generales, todos coinciden en la importancia de proteger su lugar de trabajo y se muestran preocupados por mantener un entorno seguro en el área. Se esfuerzan por contribuir a la expulsión de individuos con comportamientos delictivos y están alerta para advertir a otros comerciantes y clientes en caso de detectar situaciones inusuales.

5. ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

Los principales factores que intervienen en la accesibilidad y movilidad del sector se relacionan con aspectos materiales del espacio público, cuyo estado actualmente es deficiente.

Relacionado al nivel de accesibilidad universal, el mal estado de las veredas aumenta el riesgo de caídas o atascos de sillas de ruedas y/o coches de personas con discapacidad o movilidad reducida, que circulan por Gran Avenida y las calles perpendiculares a esta. Adicionalmente, la falta de elementos para la accesibilidad universal genera que las personas con movilidad reducida deban adaptar sus recorridos para acceder a espacios que presentan desniveles con circulaciones verticales difíciles de salvar (ej. escaleras de Estación de Metro y Caracol Lo Ovalle).

Respecto a la convivencia de modos de transporte, rodados, bicicletas, motos, ocupan con frecuencia el espacio de la vereda para transitar, conformando un grupo más en la disputa por el escaso espacio disponible en ellas. Lo anterior se suma a la ocupación de la calzada en la Pista Sólo Bus en Gran Avenida, por parte de vehículos detenidos y/o estacionados, algunos de los cuales permanecen por hasta 8 horas diarias en el lugar.

Por su parte, la escasa iluminación y la alta percepción de inseguridad debido a incivildades que ocurren en el espacio público, son factores que influyen en las prácticas de movilidad de los participantes, quienes tienden a evitar las calles más problemáticas.

6. SÍNTESIS: LUGARES CRÍTICOS Y OPORTUNIDADES

La triangulación de la evidencia recopilada por el equipo, mediante diversas metodologías, permitió la creación de un cuadro resumen que recoge los elementos identificados en el área de estudio. Estos elementos se han clasificado como “problemas,” entendidos como factores que dificultan el uso del espacio público, o como “oportunidades,” considerados como factores que facilitan dicho uso.

			Ejes								
			Gran Avenida (Poniente)	Gran Avenida (Oriente)	Briones Luco	Fuenzalida Urrejola	Carvajal	Mohamed Batich Malek	José Ureta	Locarno	Santa Elisa
Dimensión	Categoría	Problemas/Oportunidades									
Calidad y espacio	Disponibilidad de espacio de la acera	Veredas estrechas	1								
		Veredas amplias					1			1	1
		Alta presencia de Comercio informal	1								
		Baja presencia de Comercio informal		1							
	Calidad de las aceras	Veredas en mal estado	1		1		1				
		Veredas en buen estado		1							
		Colapso de alcantarillados					1	1		1	1
		Acumulación de basura					1				
Seguridad	Percepción de inseguridad	Poca iluminación	1		1		1				
		Venta de drogas						1			
		Asaltos				1					
		Mobiliario con otros usos		1							
Movilidad	Movilidad activa	Falta de Accesibilidad Universal	1								
		Atochamiento de peatones	1				1	1	1	1	
		Ciclistas en acera	1	1							
		Paraderos distantes	1	1							
	Vialidad	Estacionamiento irregular	1	1		1					
		Atochamiento de vehículos						1			1
		Ocupación Pista Sólo Bus	1	1							
		Calzadas en mal estado					1				
Lugares para estar	Espacios de recreación/esparcimiento	Falta de lugares para estar	1	1							
		Potenciales lugares para estar		1			1				
Memoria	Patrimonio inmaterial	Hitos del barrio	1	1			1				
Total de problemas			12	10	2	2	6	4	1	2	2
Total de oportunidades				4			3			1	1

1

Oportunidad

1

Problema

Cuadro 1. Síntesis de problemáticas y oportunidades en el área de estudio.
Fuente: Elaboración propia.

7. RECOMENDACIONES

A partir de los principales resultados de este informe ejecutivo existen algunos puntos críticos de ser atendidos que son especialmente relevantes para los residentes de la comunidad y usuarios de la estación Lo Ovalle. Para ellos, enfatizamos en considerar las siguientes recomendaciones.

Crear espacios para la convivencia entre el comercio, la movilidad activa y el estar: La renovación de diversos espacios en el sector, puede aportar a satisfacer no sólo la necesidad de espacios para la permanencia de los residentes, sino que también las de transeúntes y comerciantes, por medio de la creación de espacios renovados, confortables y de calidad, que permitan el estar y la convivencia entre todos los usuarios.

La calle Carvajal es un punto relevante, que concentra problemáticas y oportunidades. Su remodelación y la redistribución del espacio público y vial para priorizar la movilidad de peatones y la permanencia, podría formalizar el trayecto de acceso desde Gran Avenida hacia la Estación Intermodal, liberando de flujo el paso por el persa Lo Ovalle. La creación de un espacio peatonal con atractivo comercial permitirá atraer flujos de transeúntes hacia este lugar y generar una mejor convivencia entre el uso comercial y la circulación de peatones. Finalmente, la redistribución del espacio público que considere la creación de lugares para el estar y el encuentro, contribuirá a aumentar la vigilancia natural de este espacio, mejorando la percepción de inseguridad.

La plazoleta a la salida del Caracol es otro lugar que, si bien hoy en día es un espacio monótono, tiene un alto potencial. Debido a su conectividad con la Estación de Metro Lo Ovalle, la disponibilidad de espacio en la superficie y vinculación con el comercio del Caracol Lo Ovalle, representa una oportunidad para la creación de un espacio accesible y atractivo que permita suplir las necesidades de diferentes usuarios del espacio alrededor de la Estación Intermodal Lo Ovalle.

Accesibilidad Universal: Se necesita mejorar las condiciones de accesibilidad universal en el sector, considerando en especial su rol como punto neurálgico para el intercambio modal. La falta de infraestructura adecuada, la dificultad para acceder a la misma y la ausencia de rampas o pasarelas pueden hacer que la experiencia de personas con dificultad para su traslado autónomo sea particularmente desafiante. Otro punto crítico es la distancia entre los paraderos de la Red de Movilidad de Santiago en Gran Avenida, ya que extiende los recorridos e implica mayores dificultades para las personas con discapacidad y/o con movilidad reducida para que puedan realizar transbordos desde la superficie hacia la Estación de Metro, la Estación Intermodal y/o los servicios de colectivos.

Calles perpendiculares: Mejorar las veredas de las calles que convergen en Gran Avenida permitirá mejorar la accesibilidad al sector (ej., dificultad para caminar por filas de espera de colectivos), las caminatas de personas con movilidad reducida (ej., pavimentos en mal estado) y la percepción de inseguridad (ej., iluminación deficiente).

Recuperación de fachadas: La intervención y limpieza de fachadas deterioradas o vandalizadas que hoy afectan negativamente la experiencia de las personas que transitan por el sector, puede contribuir a generar una mayor sensación de seguridad.

Control de la ocupación de la Pista Sólo Bus: Considerando el alto uso de la Pista Solo Bus por parte de vehículos detenidos y estacionados, sobre todo en las horas centrales del día, es posible pensar en diferentes alternativas de intervenciones; todas requieren como precondition la fiscalización de la ocupación de la pista. Una primera opción es el establecimiento de estacionamientos dedicados para los vehículos del comercio en las calles perpendiculares a Gran Avenida. Una segunda opción es la definición de zonas de

carga y descarga que funcionen en horarios acotados del día, posiblemente fuera de las horas punta. Una tercera opción, para los vehículos que se detienen para realizar actividades puntuales, es la realización de estacionamientos de alta rotación, que permitan la permanencia de los vehículos por un número limitado de minutos.

Reordenamiento del comercio ambulante: Se recomienda reordenar, y eventualmente formalizar el actual comercio ambulante, otorgando espacios donde puedan realizar sus actividades (ej. puestos formales de ferias comerciales). Estos puestos pueden instalarse en espacios señalados como abandonados y/o deteriorados (ej., espacio al norte de la salida poniente del metro). El uso de estos espacios se puede formalizar con permisos provisorios para relocalizar a los comerciantes ambulantes.

Estudiar las futuras intervenciones: Realizar estudios sobre los impactos de intervenciones en puntos críticos, permitirá demostrar desde la evidencia, cómo el mejoramiento del espacio público y la priorización de espacios para la movilidad activa pueden contribuir a la vitalidad del espacio público. De esta forma, futuras investigaciones pueden aportar a disminuir las resistencias que pueden tener actores territoriales -como los comerciantes establecidos en el sector- a las transformaciones que se hagan en el espacio público alrededor de la Estación Intermodal Lo Ovalle.

