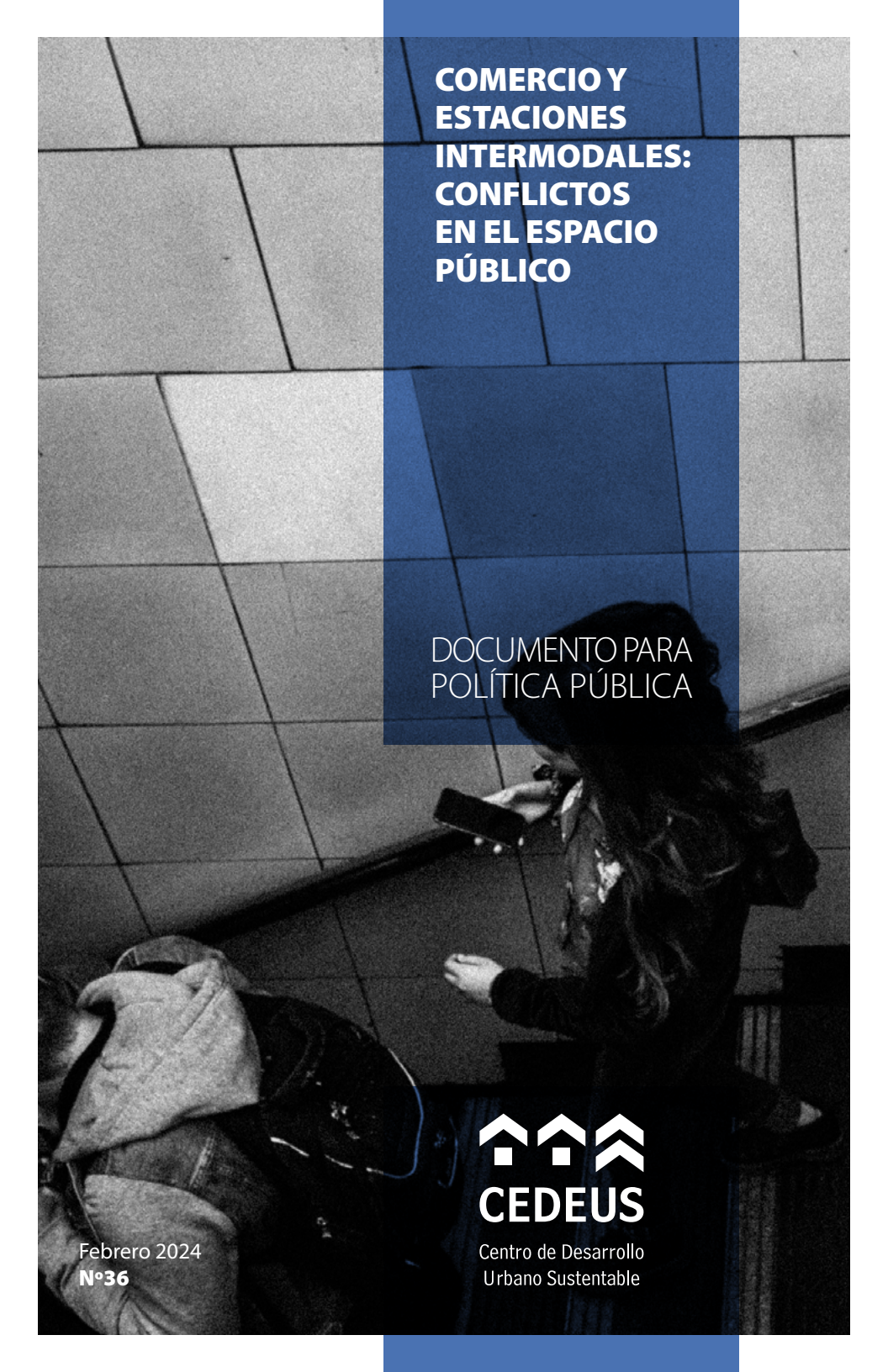




COMERCIO Y ESTACIONES INTERMODALES: CONFLICTOS EN EL ESPACIO PÚBLICO

DOCUMENTO PARA
POLÍTICA PÚBLICA



Centro de Desarrollo
Urbano Sustentable

Febrero 2024
N°36

COMERCIO Y ESTACIONES INTERMODALES: CONFLICTOS EN EL ESPACIO PÚBLICO

© Centro de Desarrollo
Urbano Sustentable
CEDEUS

Autor

Giovanni Vecchio, Rodrigo Mora, Cristhian
Figueroa, Natan Waintrub, Roxanna Ríos, Martín
Álvarez

Cómo citar este documento:

Vecchio, G., Mora, R., Figueroa, C., Waintrub, N., Ríos, R., Álvarez, M., (2024). *Comercio y estaciones intermodales: conflictos en el espacio público*. Documento para Política Pública N°36. Centro de Desarrollo Urbano Sustentable, Santiago. <https://doi.org/10.7764/cedeus.dpp.36>



Atribución-NoComercial 4.0
Internacional (CC BY-NC 4.0)
Primera edición
Febrero 2024 / N°36

COMERCIO Y ESTACIONES INTERMODALES: CONFLICTOS EN EL ESPACIO PÚBLICO

DOCUMENTO PARA
POLÍTICA PÚBLICA

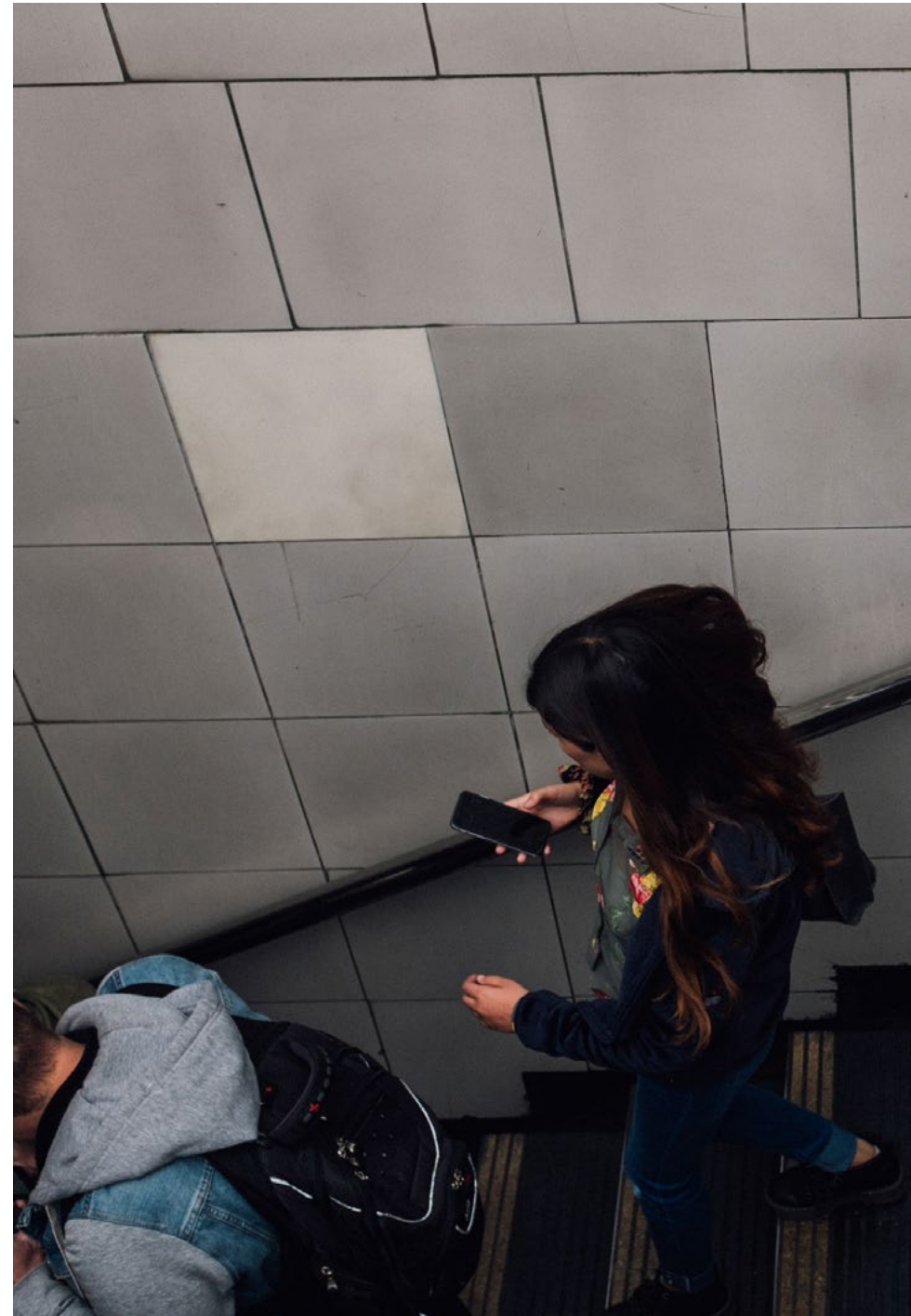


CEDEUS

Centro de Desarrollo
Urbano Sustentable

PUNTOS CENTRALES

Las estaciones intermodales (EI) actúan como verdaderos subcentros urbanos, pues atraen grandes flujos de personas. Estos flujos suelen atraer comercio formal e informal, provocando conflictos en veredas y calzadas y afectando eficiencia y seguridad de las calles. A partir de un análisis de la estación intermodal Lo Ovalle (La Cisterna), realizado en el marco de un Laboratorio Urbano de CEDEUS, proponemos medidas para el re-diseño del espacio público de este tipo de espacios.



Fotografía: Archivo CEDEUS.

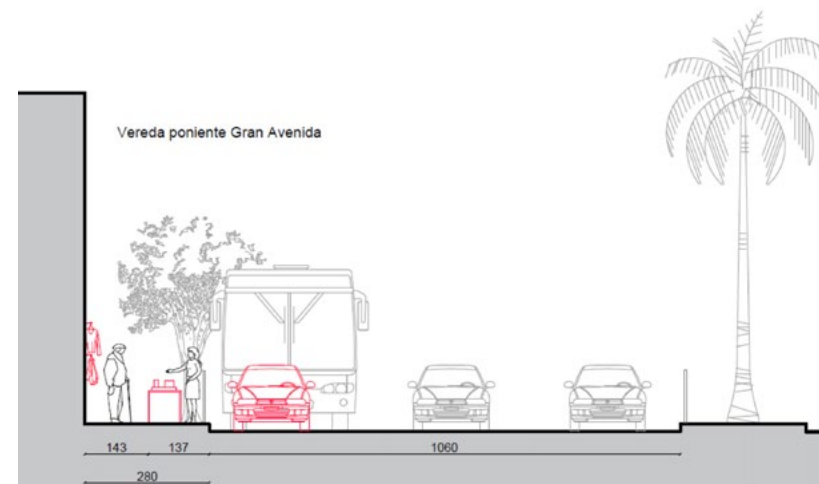


Figura 1. Ocupación irregular de veredas y calzadas en el entorno de la Estación intermodal Lo Ovalle. Fuente: elaboración propia.

INTRODUCCIÓN

Las estaciones intermodales (EI) son lugares fundamentales para la movilidad de áreas metropolitanas. Definidas como espacios que “conectan diversos modos de transporte bajo una misma estructura, para facilitar los transbordos de pasajeros a través de una circulación cómoda, expedita y segura” (DTPM, 2023), las EI son, al mismo tiempo, nodos de transporte y lugares de actividades (Bertolini, 1999). Esto significa que permiten llegar a otros lugares de una ciudad o a otros espacios, pero al mismo tiempo son lugares atractivos en sí, por los servicios y las actividades que están disponibles en las mismas estaciones o en su entorno.

En el caso de las estaciones intermodales localizadas en la periferia santiaguina, permiten la conexión entre el transporte público masivo y otras localidades periféricas, rurales y hasta de otras regiones, viendo así el tránsito de grandes flujos de personas. Como consecuencia, son lugares atractivos para actividades comerciales –formales e informales– que quieran atender al alto número de pasajeros que son clientes potenciales. Sin embargo, la presencia de estas actividades puede generar formas de uso del espacio público que, por su intensidad o por la falta de regulación, pueden generar conflictos en espacios interiores y exteriores. Los conflictos no solo dificultan el buen funcionamiento de las EI, sino además deterioran el espacio público circundante y la operación de los sistemas de transporte que coexisten con las EI.

ANTECEDENTES

Las estaciones intermodales no son simplemente espacios de tránsito, sino que pueden ser lugares atractivos por

los servicios que ofrecen en su interior y en sus alrededores. En las estaciones, es posible encontrar actividades comerciales u otros servicios que sean útiles no solo para los pasajeros que transitan por ellas, sino también por los vecinos de las mismas estaciones, teniendo así el potencial para ser centralidades comerciales a la escala barrial o comunal. Sin embargo, como demuestra un análisis de las estaciones ferroviarias de Santiago (Vecchio, 2021), en algunos casos lugares muy atractivos por sus actividades tienen pocos servicios de transporte, mientras que otros tienen una buena oferta de transporte a servicio de entornos pocos atractivos. Balancear el rol de las estaciones como nodos de transporte y lugares de actividades es fundamental para garantizar su eficiente funcionamiento, haciendo que sean atractivas y que más personas puedan moverse en transporte público.

El comercio es un elemento clave para la atraktividad de las estaciones intermodales. Por un lado, el comercio formal puede estar presente con pequeños establecimientos al interior de las estaciones, pero también con un verdadero centro comercial (como en la estación intermodal La Cisterna) o con la conexión a polos comerciales (como en la estación intermodal Bellavista de La Florida). Por otro lado, el alto flujo de pasajeros suele catalizar la presencia de comercio informal, haciendo que el transporte público se transforme en un “productor de actividad comercial” (Cortés Salinas & Figueroa Martínez, 2012). La presencia de comercio informal muchas veces reduce los espacios de circulación peatonal, a veces de manera importante, afectando la experiencia de caminar de las personas (Herrmann et al., 2021) y ocasionando problemas de convivencia ciudadana y conflictos en los usuarios de la calle (Aguinaga et al., 2021). En sectores de Santiago caracterizados por alta accesibilidad al transporte público

y alta informalidad, como las zonas altamente densificadas de Estación Central, el elevado número de habitantes y transeúntes explica la presencia de comercio informal en el entorno de las estaciones del Metro (Rojas Symmes et al., 2021). Dinámicas similares, con la vinculación entre infraestructuras de transporte y presencia de comercio informal, se encuentran también en otras metrópolis de América Latina (Duhau & Giglia, 2007; Ruiz Rojas, 2020).

Sin embargo, el diseño de las infraestructuras de transporte público muchas veces ha dedicado poca atención al diseño del espacio público y a la vinculación con los entornos, poniendo las bases para varios de los conflictos que se generan en el espacio público alrededor de las estaciones. En el caso de Santiago, las estaciones del Metro se han vinculado escasamente con su entorno, generando espacios que son limitados respecto a la atraktividad que ejercen y a los altos flujos que atraen (Hidalgo, 2022). Como resultado, la falta de espacio genera conflictos entre diferentes usuarios y actividades. Por ejemplo, en una misma vereda deben coexistir los flujos de peatones en tránsito, los ingresos a los establecimientos comerciales formales y los eventuales puestos del comercio informal. En las calzadas, a los vehículos en movimiento y estacionados se suman los vehículos estacionados de manera irregular, incluyendo dos tipos de vehículos: detenidos, que paran por un tiempo acotado, mientras su conductor o un pasajero realizan alguna actividad; y estacionados irregularmente, que se quedan en espacios no destinados al estacionamiento. El limitado espacio disponible en veredas y calzadas, más los usos irregulares que los pueden caracterizar, llegan a afectar de manera significativa el movimiento de personas y vehículos, el funcionamiento de los espacios públicos de una calle y, en general, el desempeño eficiente de las estaciones

intermodales. Más aún, esta aglomeración puede actuar como una barrera para personas con movilidad reducida o personas mayores, excluyéndolas del uso del espacio urbano (Herrmann et al., 2021).

ESTADO ACTUAL DE LA POLÍTICA PÚBLICA

Para examinar los conflictos generados por o alrededor del comercio en el ámbito de las Estaciones Intermodales (EI), proponemos un análisis del entorno de la EI Ovalle, ubicada en la comuna de La Cisterna, a lo largo de Gran Avenida. El lugar permite el intercambio entre la Línea 2 del metro, múltiples recorridos del transporte público urbano e intercomunal, y diferentes servicios de taxis colectivos, funcionando como nodo de transporte y lugar de actividades para La Cisterna y las comunas del sector surponiente de Santiago. Como fue analizado en el marco del Laboratorio Urbano Lo Ovalle (Ríos et al., 2023), la presencia de comercio y servicios de diferente escala en el sector, sumada a la importancia de la EI como nodo del transporte público local, generan un intenso flujo peatonal y una gran presencia de vehículos estacionados y en movimiento, generando diferentes tipos de conflicto. En el caso del comercio informal, la ocupación del espacio público genera conflictos especialmente en las veredas, mientras que los vehículos asociados al comercio formal generan conflictos en las calzadas (Figura 1.)

Conflictos en las veredas

En el entorno de la EI Lo Ovalle, en el lado poniente de Gran Avenida se encuentra una alta presencia de comercio informal. El comercio se beneficia del

elevado número de personas que van o vienen a la El, y que son potenciales clientes que utilizan la estación como nodo de intercambio. Los puestos del comercio informal ocupan una parte importante del limitado espacio de la vereda, reduciendo el ya escaso espacio a disposición de los peatones para transitar (Figura 2); el problema se observa con mayor intensidad en la hora punta de la tarde. Sin embargo, las actividades realizadas en el marco del Laboratorio Urbano muestran percepciones diferentes: mientras que los residentes del barrio consideran el comercio informal como un obstáculo, la percepción de los transeúntes –que utilizan la El, pero no viven en su entorno– es mejor y no considera necesariamente incómoda la presencia del comercio. De hecho, se observa cierta complementariedad entre residentes y transeúntes, ya que los primeros tratan de no transitar por los alrededores de la estación justo en los horarios punta de la mañana (7.30 – 9.30), el mediodía (12.20 – 14.00) y la tarde (17.00 – 19.30).

El comercio informal coexiste y puntualmente entra en conflicto con el comercio formal. En la El Lo Ovalle, el problema se observa principalmente en la vereda poniente, donde el espacio a disposición es más reducido. El comercio informal ocupa parte de la vereda y, especialmente en los puntos donde el mobiliario urbano (quioscos, paraderos...) reduce el espacio a disposición, su presencia afecta más el movimiento de los transeúntes, pero también la posibilidad de entrar a los establecimientos del comercio formal. A pesar de las dificultades para los peatones y para el buen funcionamiento del comercio formal, el comercio informal sigue operando alrededor de la El con formas de organización ilegal.



Figura 2. Comercio informal alrededor de la Estación Intermodal Lo Ovalle. Fuente: elaboración propia.



Conflictos en las calzadas

En el tramo de Gran Avenida que se encuentra en proximidad de la El Lo Ovalle, se observa que automóviles ocupan irregularmente espacios de ambas calzadas, afectando el funcionamiento de la pista “solo bus”, que funciona en ambas direcciones. Cabe destacar que las pistas son dedicadas solo a los vehículos del transporte público y operan las 24 horas del día, todos los días del año. En dos días del mes de agosto 2023 (un miércoles y un sábado) se realizó una observación de los automóviles detenidos y estacionados, entre las 8 y las 18 hrs.

Se observa que la pista “solo bus” es utilizada por vehículos estacionados (autos desocupados, estacionados por largas horas), y detenidos (autos con ocupante en su interior, detenido temporalmente). Se trata en muchos casos de vehículos asociados a las actividades comerciales formales del sector, como demuestra el hecho que se encuentren en un área de igual extensión los días miércoles y sábado y que empiecen a ocupar la pista solo bus a partir de las 10 hrs, cuando abra el comercio, y lo desocupen pasadas las 18 hrs.. La presencia de vehículos estacionados afecta más el lado poniente de Gran Avenida y se observa principalmente a partir de las 11 hrs; el día sábado, los vehículos estacionados ocupan la misma extensión del miércoles, mientras que los autos detenidos son menos presentes (Figuras 3 y 4).



RECOMENDACIONES

La relación entre comercio informal y las estaciones intermodales debe ser repensada. Es necesaria una mayor regulación del funcionamiento de este tipo de comercio para que sea complementario y no competencia con el comercio formal. Además, se hace necesaria la definición de zonas específicas de operación del comercio informal, que permita por un lado el desarrollo de las particularidades específicas de esta actividad y, por otro, que no dificulte el libre movimiento y uso del espacio de aceras y calzadas por parte de las personas. Para que las estaciones sean nodos de transporte y lugares de actividad, es fundamental garantizar la presencia de comercio y servicios que sean atractivos no solo para los usuarios del transporte, sino también para los vecinos, llegando a ser centralidades locales que permitan satisfacer necesidades básicas cerca de donde viven las personas. Sin embargo, el caso de la El Lo Ovalle muestra cuatro puntos de atención:

1. Tanto el comercio formal como el informal generan algunas externalidades negativas, que pueden desencadenar conflictos;
2. Las externalidades afectan las veredas y las calzadas, afectando el movimiento de los peatones y el tránsito de los vehículos;
3. Los usuarios de las estaciones y los vecinos que viven en su entorno perciben de manera diferente el comercio informal, reconociendo que su presencia puede ser positiva;

4. El comercio formal e informal compiten y entran en conflicto entre ellos para el uso del espacio público, con importantes consecuencias para su buen funcionamiento.

La presencia del comercio y el uso del espacio público es fundamental para garantizar el buen funcionamiento de las estaciones intermodales. Esto es clave para mejorar las estaciones existentes y su entorno, así como para garantizar que nuevas estaciones asociadas a trenes y líneas de Metro puedan generar los mayores beneficios. A partir de la experiencia en la El Lo Ovalle, consideramos necesario que en cada estación se adopten medidas que no se limiten a la fiscalización de los usos no permitidos de veredas y calzadas.

Primero, es necesario cuantificar los usos no permitidos, calculando cuánto espacio ocupan los puestos del comercio informal y los vehículos mal estacionados, y por cuánto tiempo. Segundo, es importante identificar los actores involucrados en el uso del espacio público y sus roles: en el caso de los usuarios, significa distinguir entre quienes utilizan las estaciones y quienes habitan sus alrededores; en el caso del comercio, significa reconocer las responsabilidades de cada actor, pero también el aporte que pueden hacer para solucionar los problemas identificados. En tercer lugar, es necesario involucrar a los actores identificados en el diseño de iniciativas. Para mejorar el uso del espacio público, las iniciativas pueden ser diferentes: ampliar los espacios disponibles (por ejemplo, las veredas) o mover algunas actividades a espacios alternativos (calles laterales o espacios recuperados al interior de las mismas estaciones); introducir nuevas normas (como limitaciones a los horarios para carga y descarga) o

aumentar la fiscalización de las existentes (por ejemplo, sancionar el uso de las pistas solo bus). En el caso de las El existentes, para reducir los conflictos en el espacio público y aumentar el aporte positivo que puede hacer el comercio, es necesario ir más allá de intervenciones puntuales represivas, definiendo procesos de rediseño y reutilización de los espacios que puedan beneficiar a todos los actores involucrados.

REFERENCIAS

- Aguinaga Bósquez, R. J., & Péres Barral, O. (2022).** *Problemas de convivencia ciudadana a partir del comercio informal en espacios públicos.* Uniandes Episteme. Revista de Ciencia, Tecnología e Innovación., 9(3), 410-426.
- Bertolini, L. (1999).** *Spatial development patterns and public transport: the application of an analytical model in the Netherlands.* Planning practice and research, 14(2), 199-210.
- Cortés Salinas, A., & Figueroa Martínez, C. (1).** *Encadenamiento de desplazamientos: el transporte público de Santiago como productor de actividad comercial.* Revista Transporte Y Territorio, (7), 166-183. <https://doi.org/10.34096/rtt.i7.288>
- DTPM (2023).** *Estaciones de intercambio modal.* Disponible en <https://www.dtpm.cl/index.php/infraestructura/estaciones-de-intercambio-modal>
- Duhau, E., & Giglia, Á. (2007).** *Globalización e informalidad en la Ciudad de México.* Prácticas de consumo y movilidad. Trace. Travaux et recherches dans les Amériques du Centre, (51), 28-43.
- Herrmann-Lunecke, M. G., Figueroa-Martínez, C., Parra Huerta, F., & Mora, R. (2022).** *The disabling city: older persons walking in central neighbourhoods of Santiago de Chile.* Sustainability, 14(17), 11085.
- Hidalgo, R. (2022).** *La trama del metro. Patrones de transformación en torno a las estaciones del Metro de Santiago (Chile).* Dearq, (32), 46-58.
- Ríos, R., Muñoz, C., Valenzuela, R., Waintrub, N., Mora, R., Vecchio, G., Álvarez, M., (2023).** *Estudio diagnóstico sobre conflictos y oportunidades para la creación de espacios urbanos sustentables en la Estación Intermodal Lo Ovalle, La Cisterna.* CEDEUS, Reporte Técnico. Santiago, Chile
- Rojas Symmes, L., Cortés Salinas, A., & Moreno Alba, D. (2021).** *Producción de ciudad informal en el marco de procesos de verticalización ¿Emergencia de un micro-orden urbano en la comuna de Estación Central?.* AUS [Arquitectura / Urbanismo / Sustentabilidad], (29), 42-49. <https://doi.org/10.4206/aus.2021.n29-06>
- Ruiz Rojas, E. G. (2020).** *Configuración de la metropolización entre Bogotá y Soacha a partir del comercio informal.* Revista Ciudades, Estados y Política, 7(1), 31-45.
- Vecchio, G. (2021).** *Estaciones como nodos y lugares: el potencial del tren para el desarrollo urbano orientado al transporte en Santiago, Chile.* Urbano (Concepción), 24(43), 84-95.



DOCUMENTO PARA
POLÍTICA PÚBLICA