

## EDITORIAL

# Un centro para peatones

**Lo que debe estar claro, antes de plantear cambio, es que su objetivo principal debe apuntar a que las calles del centro comercial de Chillan sean más amigables con el peatón**

-y en consecuencia, con el turista-, en el marco de una visión estratégica de ciudad, que busque, en el largo plazo, desincentivar el uso del vehículo particular.

**C**hillán tiene una gran ventaja respecto de otras ciudades: el ancho de sus calles. Sin embargo, el diseño de éstas ha privilegiado el uso del automóvil por sobre el flujo peatonal.

Según estudios realizados por Sectra, un 50% de los flujos de tránsito son peatonales, lo que entrega una clara señal de cuál es el modo que se debe potenciar, tarea que se puede lograr mediante el ensanche de veredas, el mejoramiento de éstas (muchas veces con un gran espacio de tierra) y el desarrollo de paseos peatonales.

La construcción de los dos tramos del Paseo Arauco es un avance muy modesto, puesto que se concibieron con el objetivo de impulsar el comercio en el centro, en circunstancias que el foco principal debe estar puesto en el peatón. En el caso del tramo 1, diseñado para el tránsito mixto, pero reservado exclusivamente para peatones, su construcción ha permitido contar con una pequeña explanada multiuso donde se desarrollan actividades artísticas y ferias menores. En el caso del tramo 2 (El Roble-Maipón), el problema radica en el tipo de locales comerciales que se ubican en esa cuadra, que poco aportan a conducir el flujo peatonal.

La calle El Roble, sin embargo, no necesita un impulso a su comercio. Lo mismo ocurre con Libertad. La primera es una de las más cotizadas del centro y a los establecimientos ubicados entre Arauco y Sargento Aldea 5 de Abril, en general, les va muy bien. La segunda, en tanto, ha sido definida como la columna vertebral del barrio cívico de la capital regional.

La necesidad de El Roble, hoy, es contar con un mayor

espacio para los peatones -precisamente por su bullante actividad comercial-, objetivo que se logra con la construcción de un bulevar. Esta idea, si bien no es nueva, pues ya se había mencionado antes de la construcción del Paseo Arauco, podría volver a tener vigencia, si el plan de gestión del transporte urbano lo incluyera, lo mismo que el nuevo plan regulador que elaborará el municipio.

En el caso de Libertad, el MOP dispuso recursos para hacer un completo estudio base de todo lo que se hará en el futuro, donde se incluirá la mantención y recuperación de inmuebles patrimoniales, como también una completa propuesta para rescatar sus veredas, mejorar las áreas verdes y la arborización y conformar, en definitiva, una gran paseo urbano donde el vehículo no puede interferir.

En ambos casos, el gran ancho de la calle es un aliado importante, pues permite, por un lado, aumentar el espacio para el flujo peatonal, y a la vez, reservar un espacio de 7 metros para el tránsito de vehículos livianos.

Habrà que estar atentos, entonces, si en este nuevo gobierno comunal prospera la idea de peatonizar El Roble, como también si el futuro barrio barrio cívico estará más pensado para las personas que para los automóviles.

Lo que debe estar claro, antes de plantear cambio como éstos, es que su objetivo principal debe apuntar a que ambas calles sean más amigables con el peatón -y en consecuencia, con el turista-, en el marco de una visión estratégica de ciudad, que busque, en el largo plazo, desincentivar el uso del vehículo particular en las calles céntricas y mejorar la estética urbana de la capital regional.