

Santiago

► Las aglomeraciones de peatones son frecuentes en el Paseo Ahumada

FOTO: ROLANDO MORALES.



Santiago a pie: cómo se enfrenta la ciudad a los "tacos de peatones"

- A diario se hacen 10 millones de viajes a pie en la capital, lo que supone el 37% del total de traslados.
- Expertos piden medidas como la peatonización de calles, para facilitar la movilidad de transeúntes.

V. Pozo y E. Briceño

Mirados desde lo alto, parecen una hilera de hormigas. Son las 18.30 horas de un lunes cualquiera y más de tres mil peatones por hora tratan de cruzar en la intersección de Isidora Goyenechea con Avenida Vitacura. Lo consiguen, pero no sin recibir los bocinazos de los automovilistas que intentan doblar y deben respetar el paso preferente de la interminable fila de transeúntes.

Según la consultora Urbanismo y Territorio (UyT) -encargada del estudio del cual se desprende esa cifra- esta da cuenta de una realidad que "aún no adquiere la relevancia que debiera" y que, ade-

más, se percibe en distintos lugares de Santiago, como el centro, el eje Alameda-Providencia-Apoquindo y barrios financieros como Sanhattan y Nueva Las Condes.

El diagnóstico de UyT, que establece el aumento de los peatones en los últimos años y las escasas medidas que se han generado para absorber ese crecimiento, es comparado por los expertos que anuncian un nuevo fenómeno: los tacos de peatones.

Para **Louis de Grange**, experto en transportes y académico de la U. Diego Portales, la situación es aún más grave, pues "históricamente el peatón ha sido el gran postergado de las políticas públicas". Visión con la que concuerda Hernán Silva, ge-

rente general de UyT, "sobre todo si consideramos que los viajes que se hacen a pie son un tercio del total de los que se realizan en la capital". En UyT calculan que a diario se efectúan cerca de 10 millones de viajes peatonales en Santiago; es decir, un 37% de todos los traslados en la ciudad.

El arquitecto y miembro de la comisión asesora que definió la Nueva Política Nacional de Desarrollo Urbano -que se entregó en mayo reciente pasado y que da lineamientos de cómo mejorar la vida de los ciudadanos en distintas áreas-, Mathias Klotz, afirma que los peatones se han duplicado en la capital en los últimos cinco años, lo que "obliga a fijar

nuestra atención en ello".

Más caminable

Así como el ingeniero Fernando García lidia a diario con una horda de peatones, cuando a la una de la tarde baja a almorzar desde su oficina en el World Trade Center, miles de capitalinos viven lo mismo en otros puntos de la ciudad. "Las veredas en Vitacura son estrechas. Avanzan como tortuga entre la masa de gente", afirma.

Los entendidos en la materia y las autoridades han comenzado a reparar en este fenómeno, realizando o sugiriendo iniciativas que pueden mejorar la movilidad de los peatones. Una de ellas es la creación de la Gran Explanada que rodeará La Moneda, eliminando las soleas, para que veredas y calles queden en un mismo nivel. Atentos a esto, los municipios han hecho obras de mejoramiento urbano en sus comunas (ver recuadro).

De Grange, en tanto, plantea peatonizar calles del centro de la capital, como República (entre Blanco Encalada y Alameda), y Ejército (entre Alameda y Gorcea).

El experto apunta también a la disparidad que existe en la capital para entregar a los ciudadanos de a pie espacios adecuados para desplazarse, punto en el que coincide el ingeniero y socio de Atisba, Iván Poduje, quien define zonas "donde los cruces son complejos y su capacidad está sobrepasada, como América Vespucio con Vicuña Mackenna o el barrio universitario", pero también otras con buenas soluciones, como Isidora Goyenechea con Av. Apoquindo.

Según UyT, en la hora punta de la tarde más de 5.300 peatones transitan por calle Luis Thayer Ojeda, entre la estación de metro Tobalaba y el mall Costanera Center. Por eso, éste es uno de los puntos más complejos.

A juicio del director del Departamento de Ingeniería de Transporte de la U. Católica, **Juan Carlos Muñoz**, hay lugares como ese en que los peatones parecen arrinconados, en vez de favorecidos. Apuesta por dejar Av. Vitacura, entre Presidente Riesco y Los Leones, para uso peatonal y de buses en horas peak tarde y mañana.

Klotz, plantea ampliar esa medida a todo Santiago y que los fines de semana se cierren calles vehiculares en áreas densas o vecinas a parques públicos para uso de residentes y transeúntes.

Otras experiencias

Ver cómo otros países han solucionado este problema, es algo que los expertos están haciendo. **Milton Bertin**, especialista en seguridad vial, cuenta que en Irán las pasarelas tienen escaleras mecánicas que incentivan su uso. Silva agrega que hace más de una década, países como EEUU, Dinamarca y Holanda tienen espacios que favorecen el tránsito peatonal. "Es un modelo de ciudad más corta, donde todo está a la mano", dice.

Si bien ensanchar las veredas y hacer peatonales ciertas calles es viable, para los entendidos la solución debe ser más amplia y partir con una planificación de la ciudad distinta, en la que se considere al transeúnte y su flujo de crecimiento. ●

MEDIDAS COMUNALES

La semaforización de más de una decena de cruces, sobre todo en sectores escolares, y la construcción de pasos peatonales con balizas, por ejemplo en calle Dag Hammarskjöld con Rotonda Pérez Zujovic, son algunas de las apuestas de **Vitacura**.

Paseos peatonales, como el de Rosario Norte, y la creación de la pasarela Entre Parques -que une el Araucano con el Juan Pablo II- son algunas de las medidas que **Las Condes** tomó para facilitar el tránsito peatonal.

Los ascensores en las estaciones de Metro que están en la comuna y las zonas de baja velocidad (calles en que los autos no podrán sobrepasar los 30 km/hr), son dos de las iniciativas que impulsa **Providencia**. Además, generará un plan de educación vial para los colegios.

Acceso universal (sin obstáculos para discapacitados) y un mobiliario urbano que permita el descanso de las personas, son parte de la visión que **Nuñoa** quiere resaltar en sus veredas, para una movilidad fluida.