



universidad de concepción. escuela de arquitectura
facultad de arquitectura, urbanismo y geografía
seminario de
investigación

peatonalización urbana criterios de diseño

RODRIGO MONSALVE S.
LEONEL PEREZ guía B.

1.1. pertinencia y oportunidad



La circulación por la ciudad está condicionada por elementos funcionales, de comunicación y espaciales que le otorgan su respectivo carácter. Sin embargo, no puede retraerse exclusivamente a estos elementos sin considerarla como una **EXPERIENCIA**, entendiendo que es por este fenómeno básicamente por el cual entendemos la ciudad, le otorgamos valor y, en definitiva, la vivimos.

Al respecto Kevin Lynch entiende el diseño urbano como un "arte temporal", donde la imagen de la ciudad se construye en base a la superposición de imágenes individuales, o de una serie de imágenes públicas mantenidas por un número considerable de ciudadanos¹. Dentro de esta concepción, será la **SENDA** la organizadora de los demás elementos ambientales (bordes, barrios, nodos y mojonos), toda vez que las

1. Lynch, Kevin. 1960. «La Imágen de la Ciudad». Pp. 61.

personas observan la ciudad a través de ellas.

La planificación de la ciudad con base en el uso del automóvil ha incorporado mejoras en las velocidades y los flujos de mercancías y transporte, pero ha contribuido a la aparición de nuevos problemas y fenómenos que ciertamente empobrecen la calidad de vida de sus habitantes en general y de la **vivencia o experiencia urbana** en particular.

Desde el período de entreguerras y con mayor fuerza en la reconstrucción posterior a la Segunda Guerra Mundial se han desarrollado conceptos y experiencias tendientes a la peatonalización en la ciudad. Aunque el principal objetivo haya sido el incentivo a la actividad comercial en los centros urbanos, dieron paso a experiencias con el fin de ofrecer alternativa y reaccionar ante "la ciudad ordenada, fragmentada, (...) adaptada al automóvil (y convertida) en listas de características yuxtapuestas, pero aisladas".²

Ante esta focalización en zonas centrales, Paulhans Peters escribía en 1977: "los planificadores nos deben la explicación del motivo por el cual las compras puedan

2. Peters, Paulhaus. 1977. «La ciudad Peatonal». Pp. 6.



efectuarse sin las molestias del tráfico rodado, y en cambio dormir, habitar, jugar y divertirse continúen siendo estorbados por él. Lo mismo cabe decir respecto a la concepción de zonas públicas en el núcleo y en la periferia”³. Sin duda, estas experiencias darían pie a propuestas que buscan una concepción “humana” o centrada en el hombre de la planificación y el desarrollo de la ciudad. Al respecto, la vieja escuela de la Carta de Atenas comienza a ser puesta en juicio como reacción a la deshumanización consecuencia de su visión.

Este modelo urbano, mayoritariamente descentralizado, en constante búsqueda de terrenos urbanizables y de mejores estándares para el transporte, se encuentra graficada en la mayoría de las áreas metropolitanas y ciudades intermedias de nuestro país, situación a la que no escapa la ciudad de Concepción. En ella, los proyectos urbanos y viales agrupados en el Programa Bicentenario y Ribera Norte dan cuenta de una expansión urbana que cambiará definitivamente el rostro y funcionamiento de la ciudad (Puente Llacolén, ensanche calle Los Carrera, Servicios Públicos, Costanera, Plataforma Logística, carretera Interportuaria, ensanchamiento de

3. Peters, Paulhaus. 1977. «La ciudad Peatonal». Pp. 8.

calle Paicaví, entre otros).

La encuesta origen-destino realizada en la intercomuna, indica que cerca de un tercio de los recorridos (999.721 sobre 2.845.993) se realizan a pie⁴, por lo que cabe preguntarse si este medio de transporte tiene representatividad dentro de las inversiones y proyectos para esta capital regional. Un proyecto puntual que acoge esta preocupación es la prolongación peatonal del Boulevard Barros Arana entre las calles A. Pinto y A. Prat, cuyos trabajos ya han comenzado a ejecutarse.

Dado el impacto en el centro comercial y de servicios de la ciudad que este proyecto sin duda traerá y de sus características de diseño (por sobre las de tráfico), parece atinente preguntarse sobre los mecanismos y variables involucrados a una intervención de estas características en un área urbana como ésta, y compararla con otras experiencias, de manera de extraer lecciones que permitan cuestionarla y valorarla.

4. «Encuesta Origen-Destino del Gran Concepción. SECTRA».

