

¿Peatonalización, o no?

Por el Arq. Simón E. Lacerna
profesor de arquitectura y urba-
nismo de la Facultad de Ingeniería de la
UNC.

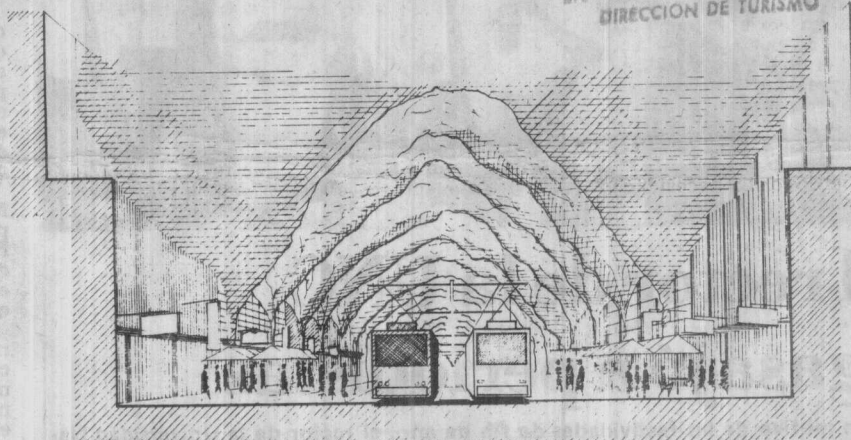
Ex director de Planeamiento Urbano del
Gran Mendoza.
Miembro de la "Sociedad de Arquitectos
de Mendoza".

Vamos a abordar un tema muy importante para la ciudad, cual es el tránsito de los trolebuses por la calle San Martín, para lo cual vamos a comenzar por el principio, o sea definir qué es la ciudad, y qué es el urbanismo. La ciudad la podemos definir según los teóricos y según sus ángulos de enfoque. Unos nos hablarán de la ciudad como una estructura, otros como un ecosistema, otros como un organismo, otros como un conjunto, etc. Yo diría que la ciudad "es el espacio físico-cultural donde se desarrolla la vida de una comunidad, dentro de un contexto histórico; y qué es el urbanismo, cuya palabra deriva de "urbe" que quiere decir "ciudad". Es como dice el arquitecto Patricio Randle: "El urbanismo es una ciencia, una técnica y un arte renovados que en lugar de desplegarse sin espíritu crítico a las tendencias de la época, advierte la necesidad de regular el crecimiento de las ciudades".

Después de haber definido esto que es lo primero, podemos preguntar, investigar, recabar mediante distintas técnicas la realidad física y hasta los gustos de una población en determinados problemas. Podemos hacer participar a la población haciéndolos pensar sobre determinados problemas y sus soluciones...

Podemos manejar estadísticas o datos computadorizados. O trabajar con la computadora haciendo que produzca determinadas soluciones con determinados datos, y así volvemos locos planteando mil premisas y obteniendo mil respuestas.

Aquí estaría el urbanismo como ciencia. Una metodología científica, una



Lic. MERCEDES A. MORIST
DIRECCIÓN DE TURISMO

técnica de búsqueda menor. Pero cuando esto se tiene que transformar en un hecho físico, surge el urbanista-artista, el del urbanismo como arte, el que toma esta información científica, y la filtra a través de su sensibilidad si es uno, o a través de equipo si son varios y produce finalmente el "hecho urbano".

¿Qué es esto del "sentir"? Y contestamos: Es la manera de valorar todas las piezas que tiene en las manos, integrarlas, y de esta manera producir el hecho urbano. Por ejemplo: ¿Qué es más importante que el trolebús vaya por San Martín y se produzca una directa relación entre Godoy Cruz y Las Heras, o la libertad del peatón en esas siete cuadras de la calle San Martín, de Alem a Las Heras?

Un ciudadano me decía hace unos días: por allá por el año 70 nos costó una barbaridad desterrar los micros de la calle San Martín y ahora nos meten los trolebuses. Y se preguntaba: ¿cuánto nos costará para poder sacarlos?

Que los trolebuses no son simplemente unas cajas que pasan como si fueran espíritus puros sin ser vistos ni escuchados por el hecho que no largan gases tóxicos, lo mismo producen ruidos, bocinazos, hacen vibrar los pavimentos. Son tremendos volúmenes que cuando toman velocidad o la disminuyen son tanto peligro para los de adentro como para los de afuera, que es lo más importante. Y el fenómeno de la subida y bajada de decenas de pasajeros en cada parada; las colas de las mismas, tristes figuras de los que esperan.

Planteo lo siguiente: Nosotros los urbanistas hemos descubierto que Mendoza es una ciudad importante, y que no ha muchos años estará en el millón de habitantes. Que tiene un centro comercial que por su fuerza, es decir por el número de población que allí concurre, como la que trabaja o pasea, puede transformarse en un área peatonal, en un lugar libre de las tensiones del peatón, acosado por el vértigo que le imprime a su vida, el contacto con el tránsito tanto de trolebuses, micros, automóviles, etc.

Hoy está en peligro el conseguir este bien público pues avanzan inexorablemente postes, cables, y grandes vehículos movidos por energía eléctrica que invadirán nuestra calle San Martín. Yo pregunto: No habrá un intendente de la capital, un Concejo Deliberante, una Legislatura Provincial que detenga este avance, y lo encauce por otras calles que no sean precisamente San Martín. O tendremos que esperar otros diez o veinte años para sacarlos de nuestra principal avenida.

Por supuesto que éste no es un problema de vida o muerte. El mendocino debe dar gracias a Dios por su sol, sus árboles, su agua, sus veredas, su cordillera: tiene tantas cosas hermosas que lo

presión circulante, como lo hace para las Fiestas de Fin de Año, Vendimia y otras en que la calle se peatonaliza; 2° Esta ciudad cada vez se transforma más en un centro turístico, tanto nacional como internacional, lo que significa que la misma debe contar con un lugar donde tranquilamente el visitante pase un buen tiempo de su estancia paseando, viendo vidrieras, comprando, comiendo o tomando en nuestras confiterías y restaurantes; 3° Esta ciudad necesita un lugar de encuentro diario y semanal, donde los mendocinos nos vemos las caras; conversemos, disfrutemos de sentirnos juntos. De esto ya se ha hablado mucho. Yo mismo en varios artículos, y para esto no se necesita una demostración estadística a través de encuestas. Basta contemplar esta calle los sábados a la mañana, los domingos a la noche, y por supuesto en menor escala, todos los días.

La gente desea llegar en trolebús cómoda, y rápido al centro de la ciudad, incluso atravesarla. Pero también desea lo otro, o sea llegar donde valga la pena vivir la vida ciudadana en plenitud.

Yo les pediría a los gobernantes que sean más humildes; que comprendan que deben dejar libre el camino para que otros realicen las obras, en este caso la peatonal San Martín, y no tener que esperar 15 o 20 años más para poder desandar lo hecho. Hay avenidas próximas a este eje como 9 de Julio, Avenida España, Patricia Mendocinas, San Juan, Rioja y Salta; o verdaderos corredores como Belgrano y Costanera. Ya no estamos como en 1940 cuando el tranvía era dueño y señor de todas las calles por donde transitaba, y cuando estaba apurado circulaba a toda velocidad, a fuerza de campanilla y presencia física.