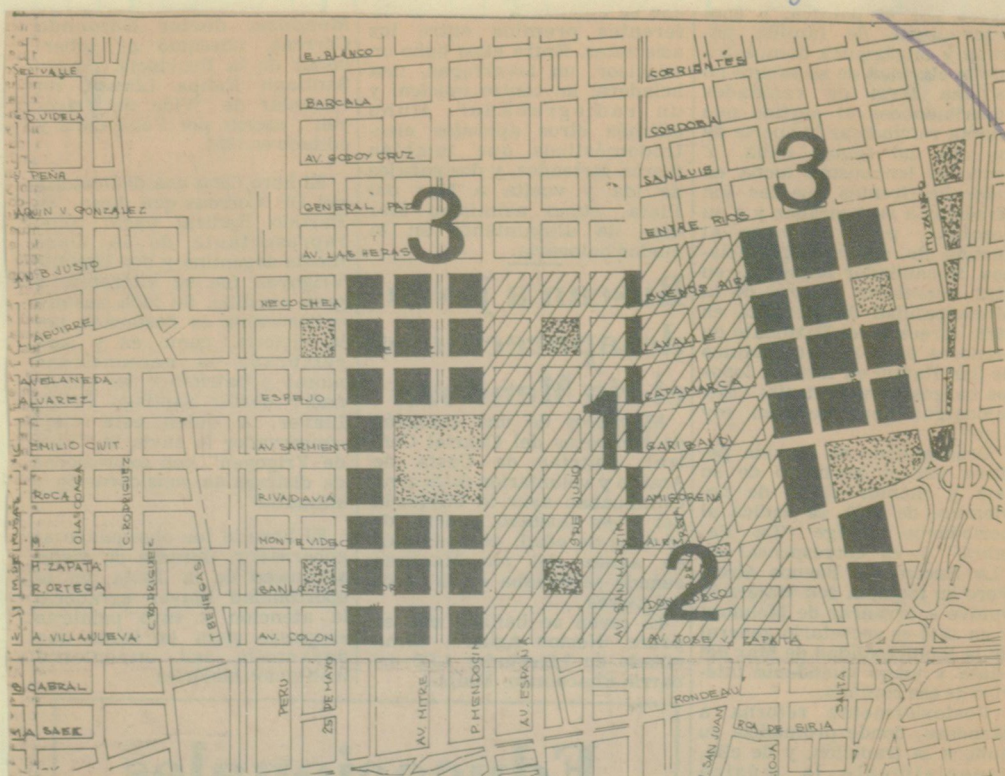


Diario 'Los Andes' - Lunes 9 de marzo de 1987 -



El gráfico ofrece detalles sobre la propuesta para el funcionamiento del centro de la ciudad.

Elaboraron un plan para el centro de la ciudad

El arquitecto Simón Lacerda, profesor de arquitectura y urbanismo de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de Cuyo, elaboró una propuesta sobre el funcionamiento del centro de la ciudad de Mendoza. El trabajo integró las exposiciones del congreso realizado por el "Inesplade". El texto de la propuesta es transcrita a continuación:

Vamos a desarrollar un nuevo planteo general de funcionamiento para la ciudad de hoy. Tiene como objetivo devolverle al ciudadano mendocino una ciudad organizada, una ciudad orgánica, de distintas áreas, con personalidad propia y siendo partes de un todo, como funcionan los órganos dentro del cuerpo humano.

Area N° 1: "Corazón de la ciudad"

Ahora nos referiremos al corazón de nuestra ciudad y a la jerarquización de sus calles, a los usos de las mismas, a los móviles que deben circular por ellas. En primer lugar nos referiremos a la calle San Martín, desde San Lorenzo hasta General Paz. Se trata del lugar más céntrico, donde confluye toda la ciudad. Este lugar especial, por su importancia, debe ser ganado por el peatón, por el hombre simplemente que camina, que camina apresuradamente para llegar a su trabajo; para las empleadas de tiendas, los empleados bancarios, y de oficinas, profesionales, comerciantes, estudiantes y estudiantes, empresarios; en fin, todo ese mundo que se mueve en las primeras horas de la mañana, y está ganados por lo que compra, lo que gestiona, y lo que conversa en un café sobre las novedades del día. El turista que quiere conocer, comprar, pasar entretenido las horas de vacaciones. Los jóvenes que se reúnen delante de las casas de discos y de ropas de su gusto, para pasar ratos de amistad; simplemente estando, sintiendo el "centro". De esto se puede hablar mucho, pero lo más importante es que se tome conciencia del valor de esta vida ciudadana y que la misma tenga un lugar especial.

Esta proposición no es genial, ni mucho menos: se da en Buenos Aires, en Córdoba, en Rosario y seguramente en otras ciudades de la República. Para qué hablar de ciudades de otros países en donde sucede lo mismo, y en mayor medida. Ese lugar de desahogo es ya necesario en Mendoza, que podemos decir ha logrado su mayoría de edad, por muchos síntomas que aparecen y que no referiremos en otros

momentos, si viene al caso.

Nosotros ya lo usamos una vez al año, para la "Fiesta de la Vendimia", como que tomamos por asalto esta calle y realizamos en ella parte de nuestra fiesta mayor.

Algunos se preguntarán cómo deberá ser este lugar, y yo contestaría: bueno... como es, con sus árboles, su sol, sus vidrieras y edificios... Hay que saber cómo se construye lo que ahora es calzada, y qué elementos pueden ser agregados. Que nuestros ediles hagan concursos de ideas, que nuestros arquitectos y urbanistas piensen en estas seis plazas corridas.

—¿Qué harán los "Amigos de la Avenida San Martín?", mostrarán lujosos comercios como en la calle Florida de la Capital Federal; o aparecerán casas de deportes de la nieve, o del vino; de la fruta o de la energía atómica o hidráulica.

Area N° 2

En segundo lugar, nos referiremos al área delimitada al Sur, por las calles San Lorenzo, Don Bosco y Alem hasta calle Salta; por el Este calle Salta hasta Córdoba; por el Norte calle Córdoba y Avenida Godoy Cruz hasta Patricias Mendocinas, y por el Oeste, Avenida Patricias Mendocinas hasta calle San Lorenzo.

Luego la tarea que tenemos a la vista es demostrar el por qué de la exclusión del vehículo particular. Para ello analizaremos la naturaleza de cada tránsito, el volumen que ocupa el vehículo en movimiento y el número de personas que transporta.

Comencemos por conocer el primer aspecto: el tránsito colectivo ocupa una importante franja a la derecha de la calzada, va realizando paradas cada 200 ó 300 metros, lo que significa que en determinados momentos un colectivo debe pasar a otro estacionado, y cubre así una segunda trocha, dejando una sola vía libre, en el caso de calles de 10 metros de ancho, sin estacionamiento lateral. Es un ritmo violento; la relación entre peatón y colectivo es muy íntima; las evacuaciones y los ingresos a los ómnibus son por grupos y siempre en muy corto tiempo. Toda esta maniobra debe desarrollarse lo más libremente posible, para que se dé a niveles humanos.

Por otro lado el vehículo particular, necesita un espacio importante para ingresar en la calzada. En general cada vehículo desplaza a una sola persona, ocupando ocho metros cuadrados, más los espacios circundantes necesarios para no chocar a los otros automóviles, que van a su alre-

dor. La parada de los mismos frente a cada semáforo ocupa un tiempo, lo de que lentifica la maniobra. Si el congestionamiento es muy grande los semáforos son inútiles, porque la columna que espera, no alcanza a pasar en el tiempo de luz verde y trabala otra dirección, o sea que se bloquea el sistema.

El tránsito colectivo mueve un pasaje de trecientas mil personas diarias, sean distintas o las mismas, que realizan varios viajes en el día. El particular tiene doce mil lugares de estacionamiento, que son ocupados en el día en un promedio aproximado de tres veces, o sea entre treinta mil o cuarenta mil viajes.

En cuanto al volumen ocupado en la calzada, entre uno y otro tránsito, el colectivo es el que ocupa menos espacio, ya que transporta 10 veces más, pero lo hace con una ocupación que no es superior al metro cuadrado por persona. Cada colectivo lleva 30 y 90 personas en el caso de los trolebuses. Luego creo que después de este breve análisis, producidos mayor bien dejando más cerca de los lugares de trabajo a la gente que se mueve en transporte colectivo, ya que su número, en proporción es 10 veces mayor al particular y la maniobra es más peligrosa. Además es imposible que éste bloquee el sistema semaforizado.

Area N° 3

La tercera área calificada es la que circunda la anterior y está preferentemente destinada al movimiento del vehículo particular.

En las manzanas de la área estará alojado el estacionamiento para los vehículos. Por supuesto en el futuro, todo se hará en garajes de varios pisos, o lo que es lo mismo, en edificios destinados al estacionamiento, construcción que resulta rentable tanto en alquiler como en venta.

En el futuro el gobierno comunal deberá incentivar la construcción de este tipo de edificios.

La regulación de la edificación a través de la actividad privada se va a dar según la necesidad del mercado.

En algunas ciudades se destinan grandes áreas públicas para este fin. Existen casos de construcciones de gran costo, por desarrollarse en varios niveles subterráneos o en torres. En la ciudad de Mendoza no disponemos de grandes áreas centrales para desarrollar este tipo de edificación. De todos modos esto sería materia de estudio. También pueden existir sistemas mixtos.