

MENDOZA construye-MENDOZA construye-MENDOZA construye

Mendoza, una ciudad desconcertada

Con este título, MENDOZA Construye inició en la nota anterior el comentario del trabajo preparado por el Arq. Jorge Alejandro Cremaschi en su rol de interventor en la Dirección Provincial de Turismo, referido a la potenciación, desde un punto de vista urbanístico, del Corazón de Ciudad de las 5 plazas, sector comprendido entre las calles San Martín, Pedro Molina, Colón, Belgrano y Las Heras-Godoy Cruz, las que a su vez conformarían un "anillo distribuidor colector" de tránsito y que, merced a los estacionamientos tanto en altura como subterráneos propuestos, dejarían para el uso casi exclusivo del peatón la zona del Corazón.

En esta segunda nota nos referimos a lo que propone el Arq. Cremaschi como primera etapa de la materialización de su proyecto. En ella se sustenta la idea de transformar las 3 cuadras de calle Sarmiento en una vía peatonal mediante la creación de tres "plazetas verdes" y el establecimiento de estacionamiento en 3 ó 4 niveles de subsuelo.

AREA PEATONAL

Este planteo, que es coherente con la propuesta general, reconoce dos tipos de motivaciones: uno de carácter urbano-paisajístico y el otro como ordenador de tránsito. En cuanto al primero, el arquitecto Cremaschi resalta que "entre las finalidades de la creación de un área peatonal está la de revitalizar los sectores céntricos de la ciudad, ya que valorizan toda la zona que las circundan, convirtiéndose en uno de los principales factores de atracción y animación.

Esto es particularmente válido para el área peatonal de la ciudad de Munich, inaugurada en 1972; sus visitantes aumentaron de 72.000 a 120.000 por día, redundando en beneficio de los comercios en muy poco tiempo". Estas circunstancias le permiten prever que "esta primera calle peatonal "área peatonal" del Corazón, dada la actual configuración de la calle Sarmiento, pronto se convertiría en un centro comercial y de negocios de alta calidad, en centro recreativo, cultural y religioso de la población en su conjunto, seguramente acompañados por juegos de agua, esculturas, murales, jardines, zonas de sol y sombras, servicios públicos, confiterías etc. toda una superficie preciosa que exigirá un aprovechamiento creativo e intensivo". Esto propugnaría, asimismo, la configuración de un "área rosada" de comercio, con el establecimiento de negocios de calidad especial, que se vería estimulada por la estructuración particular de la zona. Los otros tipos de comercio deberían, también, tener su radicación: "el área naranja" estaría configurada por el comercio de la actual calle Las Heras, y el "área marrón" (artesanías y comercio de este tipo) podría ser estimulado en la Alameda, por ejemplo.

El "área peatonal" requiere una planificación muy cuidadosa que, según el arquitecto Cremaschi, se puede resumir en los siguientes puntos:

- 1° El área peatonal del centro de una ciudad, no es un recurso más, sino la forma de promover la renovación de los centros.
- 2° Debe trazarse respondiendo a un plan del corazón urbano y de la ciudad como totalidad, ya que es fundamental brindar facilidades para el estacionamiento y el tránsito de servicios de transporte público.
- 3° Deberá propenderse a situarla en el centro mismo de la zona mejor ubicada.
- 4° Debe realizarse una reorganización radical del espacio con la transformación de las calles, supresión de las ve-

redas y del alineamiento de los árboles, es decir que todos los signos visibles del tránsito automovilístico deben ser suprimidos, así los peatones usarán el área convencidos que ha sido creada para ellos.

5° Se combinan dos puntos básicos: la animación y administración del espacio. A este nuevo espacio abierto a todos se le debe infundir vida, y la primera fuente de animación, por supuesto, será natural: el bullicio provocado por el denso tráfico peatonal. Se favorecerán al mismo tiempo que los cafés, restaurantes, etc. ocupen espacios exteriores. La diversidad de usos supone la necesidad de aplicar medidas organizativas, que armonicen los intereses de autoridades, habitantes, usuarios, etc.

La elección de calle Sarmiento como partida para iniciar esta experiencia peatonal aparece como conveniente, ya que une dos puntos importantes, como son calle San Martín y Plaza Independencia, y la eliminación de estos 300 metros de circulación vehicular no modificaría sustancialmente la red existente debido a su falta de continuidad lo que la convierte, en la práctica en un área de estacionamiento.

ESTACIONAMIENTO SUBTERRANEO

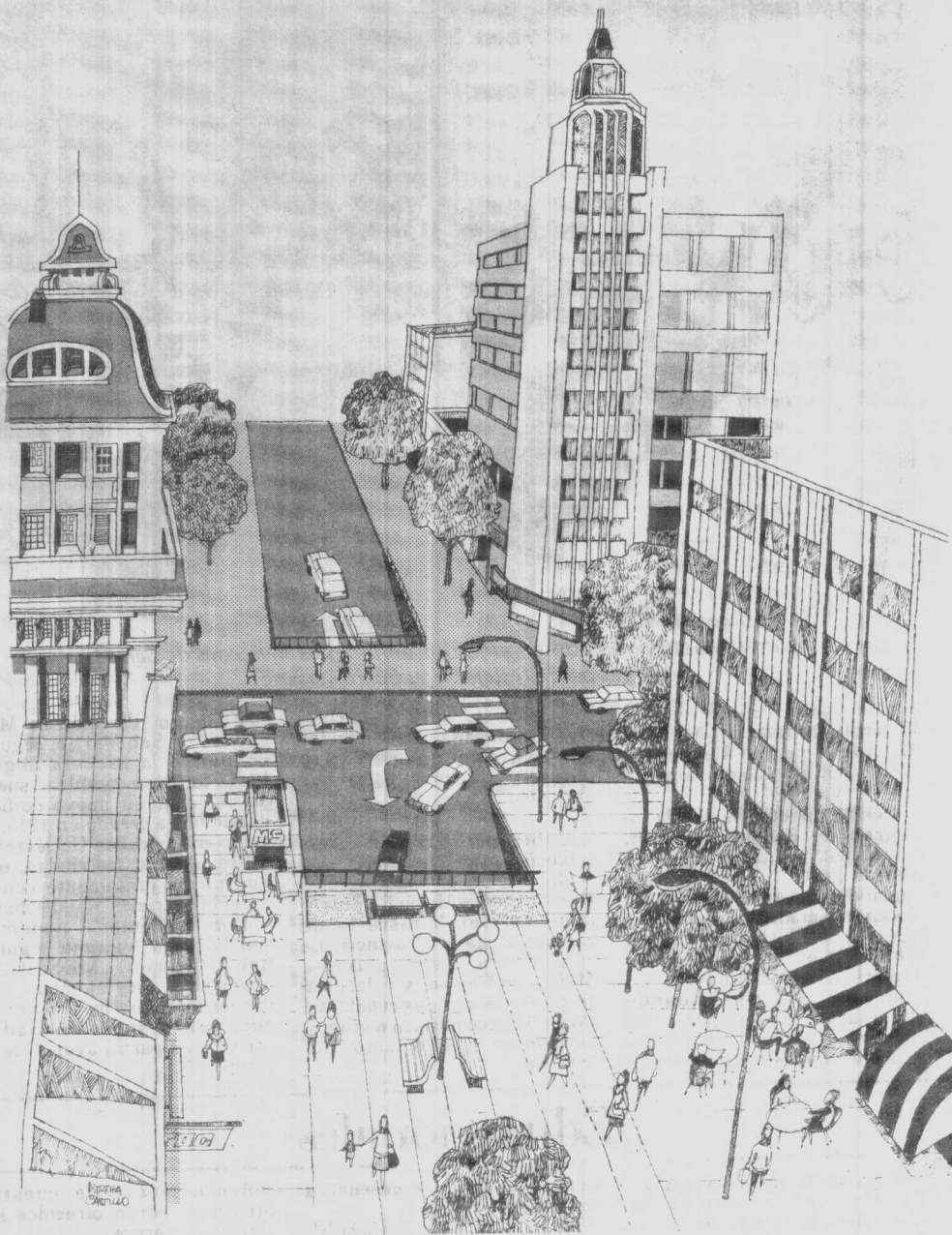
La propuesta que comentamos se complementa, en esta primera etapa, con la implantación de estacionamiento subterráneo en 3 ó 4 niveles, según se ilustra en el gráfico que se acompaña. En él se advierte también que la capa superficial prevé la existencia de una capa de tierra de 2 m. de profundidad con lo que quedaría salvado un aspecto muy caro a los mendocinos, como es la factibilidad de implantar especies arbóreas, en este caso de mediano porte.

En nuestra nota anterior hicimos algunas consideraciones respecto al parque automotor y sus problemas, los que, por otra parte, son por todos conocidos. Apuntando directamente a esta situación, este proyecto propone el estacionamiento de más de 1.000 vehículos bajo tierra, lo que supondría la "limpieza" de vehículos estacionados en alrededor de 30 manzanas, lo que supondría un tránsito más ágil y fluido en la superficie. Así como la regulación del tránsito automotor en el Corazón significaría, automáticamente, una reducción considerable de los niveles de contaminación del ambiente en el casco céntrico.

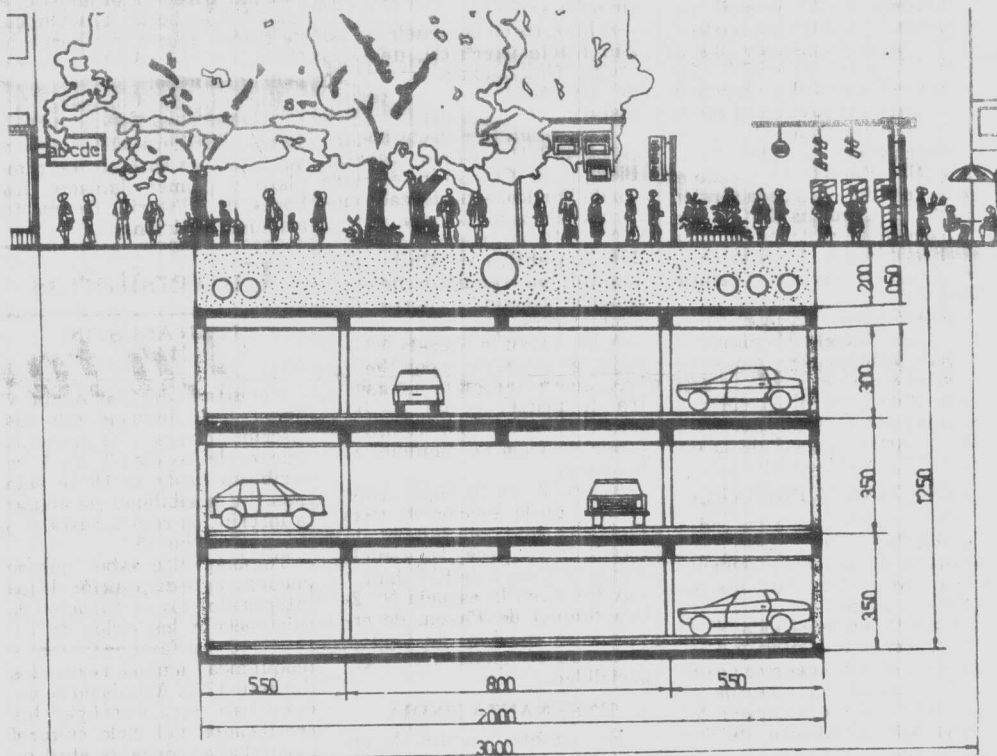
El proyecto propone la creación, en cada nivel, de calles de 8 m. de ancho de doble mano y con doble estacionamiento de 5.50 m. de largo. Los niveles superiores serían destinados a "estacionamientos breves" por razones de agilidad. Con la implementación de este tipo de solución se resolvería el problema de estacionamiento sin necesidad de invadir con construcciones los valiosos espacios libres respetando la estructura urbana, tanto arquitectónica como espacialmente. El acceso principal se produciría desde la avenida distribuidora, es decir la avenida San Martín.

La factibilidad y rentabilidad del proyecto comentado está aparentemente asegurado, desde el momento que han habido ofertas concretas para su realización por parte de empresas españolas especialistas en este tipo de construcción y que en la actualidad realizan labores similares en la Capital Federal.

Los trabajos a realizar incluirán los referidos a la



Acceso y salida de vehículos y la configuración paisajística de la peatonal, según el proyecto del Arq. Cremaschi.



En el corte se indican esquemáticamente las características del estacionamiento subterráneo y la implantación del área peatonal.

peatonal y el plazo de explotación privada sería alrededor de 12 años.

Finalmente, es de hacer notar que el total de la propuesta está respaldada en un exhaustivo relevamiento de las posibilidades reales actuales, lo que permite suponer la relativamente fácil estructuración, en esta zona, de servicios variados: turísticos,

comerciales, bancarios y financieros, hoteleros, recreativos, religiosos, etc.

En resumen: se trata de una propuesta que intenta abarcar y dar un principio de solución a diversos problemas urbanísticos, mediante la revitalización de una vasta zona y la conformación de un corazón de ciudad que identifique a Mendoza como una ciudad moderna, ágil y ordenada.