

PEATONIZACION EN UN AREA CENTRAL

Arq. RAUL AMPRIMO

Profesor Titular de Urbanismo

Introducción:

El presente estudio se ha realizado teniendo en cuenta antecedentes existentes en bibliografía y conferencias.

Tiene como objeto contar con un grupo de ideas de acciones sobre el área central de un núcleo urbano.

Forma parte de los temas que se dictan en la cátedra de Diseño Urbano en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Mendoza.

Las Zonas peatonales se crean en el centro de un núcleo urbano y tienen como objeto principal mejorar la calidad de vida de sus habitantes, esto se concreta a través de innumerables acciones de efectos directos e indirectos entre los que figuran:

Efectos directos:

- .Diseño
- .Límites
- .Preservación
- .Climatización
- .Actividades
- .Horarios
- .Criterios urbanísticos
- .Interferencias
- .Equipamiento e infraestructura
- .Economía
- .Ambiente
- .Plan de acciones
- .Promoción comercial

Efectos indirectos:

- .Accesibilidad

- .Jerarquización vial y tráfico
- .Competencia con otros centros
- .Relación con otras partes
- .Acciones simultáneas

Si profundizamos cada uno de los temas antes expuestos podemos decir:

Efectos directos:

1. El diseño de ambientes físicos para estar y conversar, facilitan la relación social.

Las calles comerciales tradicionales que se han transformado en peatonales por sus escasas dimensiones, atraen a gran cantidad de público.

Al comprador que se acerca a esta zona se le agregan aquellos que la utilizan de paso a sus oficinas o como vinculación a otros transportes públicos.

Si la peatonal es tratada como calle corredor, no contribuye a que se disponga de espacios tranquilos para estar o conversar.

La presencia de movimiento de personas que no están vinculadas a la compra dinamizan las peatonales.

La falta de disposición de espacios apropiados, interfieren a quienes se encuentran comprando, conversando o pasando un momento agradable con amigos.

La presencia de lugares fuera del flujo principal, creando bolsones o rincones apropiados, es muy conveniente.

La presencia de estos rellanos vinculados a la mayor circulación, son propicios para la relación social.

Deben poseer asientos para todo público, sin tener que consumir bebidas o permanecer por escaso tiempo. También es conveniente mezclar con bares.

2. La presencia de nuevas obras de actualizado diseño y de adecuada expresión estética, revalorizan las zonas peatonales.

El área debe poseer un diseño apropiado y actualizado. La acertada utilización de las formas, le dan una imagen colorida, dinámica y agradable.

Los contrastes producidos por luces y sombras que marcan y

valorizan las texturas crean ambientes acordes al desarrollo de las actividades humanas.

Se debe evitar el uso de grises con asfaltos y materiales que oscurezcan o le den tristeza al lugar.

La federación alemana de la Industria y el Comercio afirma "El éxito de una peatonal depende en buena medida de la configuración constructiva".

La Asociación Investigadora de la Vialidad Alemana ha elaborado directrices en las que leemos "Las calles para peatones no deben ir provistas, siempre que pueda evitarse, de pavimentos bituminosos, sino que serán pisos con adoquín o losetas.

La superficie debe ser plana y debería presentar un aspecto lo más variado posible en cuanto a color".

Los materiales y los motivos de los solados deben tener en cuenta el sentido estético.

No hay que usar con excesiva frecuencia los adoquines y las placas grises de hormigón, si es que se quiere evitar una impresión de tristeza.

La pavimentación debe admitir vehículos pesados (por ejemplo bomberos, mudanzas).

También se debe evitar aquellos tramos de escaleras que interrumpan las visuales y la comprensión de la totalidad del recorrido. Esto es un factor favorable a la seguridad y a la prosecución del recorrido.

Hay que prestar especial atención a las visuales de estos recorridos para que sean atractivas.

Es conveniente la concentración de los desniveles ya que mejora su identificación y hace seguro el andar.

Los centros de las ciudades nuevas y los centros tradicionales que se remodelan, siguen predominantemente, diseños a un solo nivel. La tendencia es construir áreas comerciales en forma de recintos cerrados.

Una edificación demasiado alta a ambos lados de las calles tiene consecuencias desfavorables porque surge fácilmente la sensación de barranco.

Las calles peatonales comerciales no deben ser excesivamente anchas, ni tener carácter de plazas.

Se parte del principio que los peatones aprovechan toda extensión disponible de la calle.

Se crean zonas de permanencia que invitan al reposo.

Los frentes salientes en las esquinas, ángulos, y todo aquello que ha desaparecido a causa del automóvil, es el atractivo de las zonas peatonales.

Las alineaciones callejeras hechas con regla, con fachadas lisas y continuas, no ofrecen al transeúnte puntos de interés donde detenerse.

Se concede especial atención a la iluminación¹.

"La luz atrae", es el dicho de los especialistas. Se debe cuidar la relación de la intensidad del exterior con el interior a fin de evitar el efecto espejo de los vidrios.

La iluminación general debe cuidar el deslumbramiento y de realce de contraste.

En todos los casos se debe tener en cuenta el material a iluminar para evitar su degradación por decoloración. La deformación por cambio de color natural debe tener en cuenta la fuente de luz.

3. La preservación de los lugares y elementos que constituyen el patrimonio artístico, histórico y cultural, respaldan psicológicamente y aumentan el sentido de pertenencia.

El destacar edificios, elementos, o lugares de interés patrimonial, no solo jerarquizan la zona sino que caracterizan el área donde se encuentran.

La visita de estos emplazamientos puestos en valor, atraerán a mayor cantidad de personas cuando son destacados especialmente con color, iluminación o actividades permanentes de los más variados tipos.

Al destacar y dar a conocer el motivo de su jerarquización la población los expresará con orgullo asegurando su cuidado y uso continuo.

Estos hechos atraen también a la actividad turística aumentando el interés por la zona.

4. Una climatización producida por una buena disposición y uso de los elementos naturales, físicos y tecnológicos disponibles, mejoran el confort y aumentan el uso.

Es conveniente adaptar las características físicas de las antiguas áreas comerciales a las condiciones tecnológicas modernas.

Deben ser más compatibles con los transportes y otros sistemas modernos como los acondicionamientos térmicos, iluminación, etc.

La presencia del verde, con la forestación adecuada a la zona mejora las condiciones climáticas propias del lugar.

La sombra de árboles o las pérgolas con enredaderas ofrecen una protección climática y psicológica adecuada.

La dimensión de las copas, tendrán que ver con el ancho de la calle para lograr una protección total en los meses de sol intenso.

El ancho de la calle, la altura de los edificios y su diseño, influirá sobre la forma y la especie.

Los árboles de hojas persistentes mantendrán en los meses de invierno los límites espaciales y sus características, otorgando además una nota de color.

La protección de los vientos con especies persistentes, constituye una destacada pantalla natural.

El acondicionamiento del aire frío o caliente, es un factor de atracción en los casos de temperaturas extremas.

Un acertado diseño y disposición de los edificios en altura permitirá la penetración del sol, favorecerá las brisas convenientes y enmarcará las vistas paisajísticas de valor.

5. Un medio oxigenado, fresco, limpio, tranquilizador y seguro genera un ambiente propicio a la vida.

La propuesta es acercar al centro las condiciones visuales, paisajísticas y ambientales de las zonas suburbanas. La presencia de la ecomasa del verde contribuirá especialmente a lograr este efecto.

La humidificación del ambiente en el caso de climas secos y la oxigenación en el proceso de fotosíntesis justifica aún más la presencia de vegetales.

No se deben utilizar los colores oscuros y las superficies hormigonadas debido al recalentamiento que se produce.

La absorción del sonido producido por las hojas, propicia valores e intensidades más apropiados al oído humano, acompañado especialmente por el sonido de los pájaros o la presencia de fuentes.

Estas últimas, cuando son proyectadas para este fin, pueden mejorar las condiciones de sequedad en sus inmediaciones.

Sin embargo deben ubicarse en lugares apropiados para no interferir con las circulaciones y marcar lugares de interés.

Las flores de estación, con cambios periódicos y buen mantenimiento, ofrecen acertadas notas de color.

Los maceteros con sus formas y colores enfatizarán las intenciones del proyectista.

La búsqueda de un ambiente propicio también se logra con la limpieza permanente.

Con este fin se debe destinar personal exclusivo y una acertada cantidad y ubicación de recipientes para residuos.

6. La mezcla de actividades compatibles aseguran una continuidad del uso y la presencia de personas le dan mayor seguridad a las zonas peatonales.

La existencia de personas en permanente utilización que compran,

descansan y se reúnen, durante todas las horas del día y la noche, mejoran considerablemente su seguridad y la hacen más conveniente comercialmente.

Lo que se debe evitar son las actividades que contaminan por sus ruidos, olores, desagües pestilentes, etc.

La magnitud de las actividades, también pueden producir interferencias, por el movimiento concentrado que pueden generar o porque sus instalaciones no ofrecen atracción.

Los cines, teatros, salas de conciertos, bares y confiterías, complementan y ofrecen continuidad de la actividad durante el día y hasta altas horas de la noche.

7. El establecimiento de horarios apropiados facilitan la permanencia en la zona peatonal, el ingreso y egreso a las mismas favorece las compras, la recreación, el esparcimiento, etc.

El abrupto inicio o cierre de la actividad comercial trae como consecuencia una saturación excesiva del transporte público.

La infraestructura vial y el transporte público no están propuestos para estos picos.

El cierre con estas características produce un efecto de vaciamiento del área central muy perjudicial. No se contribuye a crear "un ambiente favorable a la vida y el trabajo".

La atracción permanente es un hecho incuestionable en la que el comercio y la recreación juegan un papel preponderante.

La mezcla de estas actividades hasta altas horas de la noche trae aparejado un mayor aprovechamiento por toda la población.

Existen muchos casos de personas que no pueden acceder a las zonas cuando la actividad comercial es coincidente con los horarios de otras actividades.

Por consiguiente se puede decir que un área central permanentemente activa atrae mucho más al intercambio social y facilita las ventas.

8. Una actividad de comercios minoristas de consumo medio con continuidad física aumenta las ventas.

En todo el centro es importante que los locales comerciales se encuentren emplazados unos al lado de otros, a fin de que el peatón no pierda el interés del recorrido.

El tipo de producto también afecta a la venta.

Los comercios minoristas de consumos medio atraen a mayor cantidad de personas.

Se deberán evitar que se expongan en estas áreas, en los escaparates directos a los peatones, productos de lujo como joyerías, o aquellos de compra esporádica como muebles, automóviles, etc.

Tampoco hay que instalar sobre las peatonales en forma directa, Bancos, Financieras, Oficinas administrativas públicas o privadas. Estas actividades sí pueden coexistir en el área ya que constituye una actividad muy dinamizante en algunas horas del día. Es conveniente que se establezcan en el interior o en locales a otro nivel.

Lo que se debe evitar son las zonas muertas de vidrieras por la presencias de cortinas o actividades limitadas a pocas horas del día.

En estos lugares los productos de consumo masivo incentivan el movimiento, el colorido y el interés del público.

Los cafés, bares y restaurantes, con mesas al aire libre, las heladerías con sombrillas, los quioscos y todo aquello que tenga carácter de mercado o bazar, atraerá especialmente.

9. La concentración de la actividad comercial afianza y jerarquiza las peatonales.

Se debe evitar una red muy amplia de peatonales ya que se aísla de las circulaciones viales, del transporte público y de los estacionamientos de vehículos particulares.

El excesivo dimensionamiento del área de peatonales traerá como consecuencia una degradación por:

.Falta de confort al caminar grandes distancias.

.Falta de seguridad personal en la zona por no contar con el "efecto acompañamiento" que producen los vehículos por el movimiento, luz, sonido, etc.

.Falta de seguridad en los vehículos que se estacionan a gran distancia de las peatonales principales.

.Falta de movimiento y presencia permanente de personas, aumentando la inseguridad y disminuyendo la atracción.

Una densificación del área la hace más atractiva, ya que asegura la presencia de personas, comprando, descansando o reuniéndose.

10. El mantenimiento de aquellos criterios urbanísticos con validados por la experiencia nacional e internacional evitan los costos sociales y la degradación del área.

La falta de definición de objetivos claros y con continuidad, significan

inconvenientes importantes para mantener una buena evolución del área peatonal.

El cambio permanente de zonas, usos, accesos, vías especializadas de transporte público y criterios sobre estacionamientos, producen una modificación de las condiciones comerciales, de presencia de público, de valores inmobiliarios y de utilización, de obras públicas y privadas.

Estas modificaciones y la falta de mantenimiento de criterios urbanísticos convalidados por larga experiencia nacional e internacional ocasionan importantes costos sociales, traducidos en gastos innecesarios e inversiones improductivas o anuladas.

11. La existencia de buena infraestructura y equipamientos urbanos facilita la presencia de personas densificando el área de peatonales.

La posibilidad de que un número de personas vivan en la peatonal o peatonales en las partes altas de los edificios, podrán existir, si se prevee de un equipamiento e infraestructura apropiados.

La presencia en cantidad y calidad de establecimientos educacionales, sanitarios, religiosos, recreativos, deportivos y culturales debe corresponder a las densidades de población que se preveen en el lugar.

Es importante su ubicación para que no sea interferida por otras actividades.

Un buen equipamiento e infraestructura mejora considerablemente la actividad y la calidad del área.

La ubicación estratégica en cuanto al transporte público y a la distancia a otras partes de la ciudad la hace especialmente útil para aquellos equipamientos especializados.

La existencia de túneles para otros usos puede facilitar la ampliación de los servicios necesarios.

La previsión de servicios acorde a las densidades estimadas es condición para jerarquizar el área.

12. La realización de obras urbanísticas simples económicas y de actualizado diseño facilitan el cambio de la zona.

La ejecución de obras urbanas dependen de muchos factores que no siempre son fáciles de detectar, motivo por lo cual se han ideado modelos que simulan el funcionamiento de las mismas.

Estos modelos se pueden ensayar teóricamente en innumerables variables, permitiendo verificar las respuestas de las misas.

Las modificaciones a través del tiempo deben ser consideradas como un cambio necesario del escenario donde se desarrollan las actividades sociales.

Un cambio urbano facilita el cambio social.

Por estos motivos es conveniente realizar obras desmontables, modulares y económicas que puedan transformarse o desecharse en el tiempo.

13. Un plan de acciones simple claro democrático y continuo trae como consecuencia el afianzamiento de la zona peatonal.

Todo plan a desarrollar en la zona peatonal debe ser expresado en forma simple y clara, de forma tal que la población lo conozca fácilmente, a través de "resúmenes gráficos" con una interpretación accesible e identificando rápidamente las "ideas fuerza".

Este esfuerzo en la comunicación aumenta y facilita que la población se interese en todas las etapas de los trabajos.

Debemos discutir nuestros propósitos y preferencias dentro de los límites de nuestro sistema democrático y constitucional, idear al menos un plan filosófico para un futuro crecimiento sustentable sobre una base nacional y regional.

Sólo entonces los planes locales específicos para el desarrollo municipal tendrán coherencia e integridad².

14. Las peatonales generan mayores ventas mejores alquileres y valores inmobiliarios más altos.

La creación de peatonales de tiendas y comercios al por menor, aumentan las ventas y el interés por establecer comercios en el área, generando una mayor demanda de locales y por consiguiente aumenta el valor inmobiliario.

El tener en cuenta las consideraciones expuestas en este trabajo trae un mejor y más intenso funcionamiento de las áreas peatonales comerciales y un mayor valor económico para establecerse en el lugar.

También hay que tener en cuenta que un aumento esporádico o muy discontinuo de las ventas no siempre va acompañado por valores inmobiliarios y de alquileres más altos. Esto debe seguirse en el tiempo, a fin de evitar especulaciones que afecten el área comercial.

15. Los límites de las peatonales se deben establecer en el interior de las manzanas.

Al diseñar las peatonales, estas no se deben plantear en forma tradicional de calle corredor.

Las peatonales deben ser tratadas como si fueran el corazón de una manzana, considerándolas con un intenso movimiento peatonal.

Por consiguiente la definición del límite de una peatonal es conveniente establecerlo, no a lo largo de las calles, sino en las manzanas.

Este hecho enlaza calles y transforma su calidad demarcativa en calidad asociativa³.

Si la red de peatonales es importante, se debe incluir acceso de vehículos a la zona, evitando que los mismos la crucen o penetren efectivamente en los espacios abiertos centrales del proyecto.

Efectos indirectos

1. El acercamiento del transporte público de pasajeros y la existencia en cantidad y adecuada ubicación de estacionamientos de vehículos particulares facilita el acceso a la zona.

En todo centro de núcleo urbano, donde se encuentran peatonales, existe una gran concentración de actividades alojadas en edificios (mercados, almacenes, estaciones de servicio, etc.).

Así lo esboza el Arquitecto Luis Khan⁴.

Estos edificios generan un gran tráfico interno y externo proporcional a la densidad de las personas que los usan.

Por consiguiente es necesario tener en cuenta para un correcto funcionamiento que internamente se deben disponer correctamente los edificios y contar con la cantidad de cocheras y estacionamientos apropiados.

Externamente debe existir una relación que facilite el acceso entre los hogares y esta zona, permitiendo una vinculación fluida.

Por lo enunciado anteriormente hay que cuidar que los vehículos de transporte público e individual produzcan su propia tasa de accidentes, ansiedad y temores, además de ruidos, humos, vibración, suciedad, pérdida de tiempo por congestión e intrusión visual en una vasta escala.

Estas zonas centrales se pueden remodelar, haciéndolas más atractivas y agradables, disponiendo de la instalación de transportes

públicos muy perfeccionados, que facilitan su accesibilidad sin caminar grandes distancias².

Para lograr esta disposición se puede disponer de vías de tráfico especializado o la instalación de sistemas de transportes públicos que penetren en la zona peatonal en desnivel².

2. En el área central se debe evitar que se atravesase con tráfico de paso a otros sectores de la ciudad.

Vinculado a la calidad del ambiente se encuentra la libertad de movimiento del peatón, a quien se le debe asegurar un confort de movimiento y una seguridad razonable. Para lograrlo lo más importante es asegurar un tráfico vehicular que no interfiera con el peatón. Se debe conseguir una buena accesibilidad con calidad ambiental.

A pesar de todo tipo de restricción vehicular el ambiente y la accesibilidad se ha visto perjudicada.

Entre las restricciones vehiculares figuran, mantener la derecha, calles de dirección única, eliminación de los giros a la izquierda, semáforos, limitación de los estacionamientos, etc.

La prohibición de los estacionamientos ha reducido las posibilidades de acceso cómodo, y en horas donde la actividad disminuye la pérdida de la seguridad del peatón.

El tráfico de paso también inhibe la actividad comercial y el confort de las personas que acceden al área.

Se puede decir entonces que una buena disposición de las actividades es fundamental para su confort.

Por consiguiente, lo importante de una red de circulaciones vehiculares es que sirva a las áreas ambientales y no viceversa.

"El fin es el ambiente favorable a la vida y al trabajo".

"Se ha discutido mucho sobre el sistema de vías circulatorias de un núcleo urbano, lo razonable es disponer de una red vial que surja de la disposición de las áreas, las clases y cantidades de tráfico que generan, la asociación entre un área y otra. Al diseñar esa red es innecesario y desaconsejable empezar con una idea preconcebida de vías aliviadoras, variante o desviaciones. Es necesario establecer una jerarquía en las vías distribuidoras.

El número de jerarquías a establecer dependerá del tamaño y disposición de la urbe.

Las áreas ambientales pueden ser muy activas y tener un grado considerable de tránsito, pero evitando siempre el tráfico extraño y de paso"⁶.

3. El fácil acceso y la disminución del tiempo desde los hogares y sitios de trabajo a las zonas peatonales, aumenta su uso.

La buena relación entre estas zonas peatonales y los hogares y sitios de trabajo deben permitir un fluido acceso a la menor distancia posible, en el tiempo más breve y con seguridad y velocidad razonables.

El traslado de personas a los centros donde se ubican las peatonales se concreta en forma masiva principalmente con el transporte por carretera, y por el ferrocarril.

El transporte público debe ser: económico, expeditivo, con confort, frecuencia, flexibilidad y protección del mal tiempo.

El ferrocarril funciona razonablemente en un corredor urbano de alta densidad de población, y es la única posibilidad que favorece costos y frecuencias aceptables.

El ferrocarril se debe establecer dentro de su sistema integrado.

A densidades moderadas los ómnibus son más baratos. La oferta de este transporte aumentó porque se construyeron carreteras de alta velocidad con acceso limitado.

En estos casos se evalúa también la estética, los efectos vecinales, las influencias sobre las costumbres y los costos de construcción. Estas obras han facilitado el uso de automóviles particulares.

El costo del transporte y el confort de su utilización, depende de que los comercios opten por cerrar sus puertas en distintos horarios ya que las obras viales y el transporte urbano no se pueden diseñar para la congestión⁴.

Un diseño simple de las obras viales y un transporte rápido son fundamentales para la disminución del tiempo.

La estructura principal de una red vial diseñada morfológicamente para una determinada ciudad debe ser utilizada por el transporte urbano siguiendo su sentido de diseño.

4. La existencia de otras zonas comerciales suburbanas cercanas o centros excesivamente jerarquizados promueven la degradación y perjuicio de las zonas comerciales.

El desarrollo con éxito de grandes centros suburbanos alejados de la ciudad produjo un efecto perjudicial para las zonas comerciales.

Si la zona comercial no produce los cambios necesarios para mantener su actualización, otros centros, de menor importancia asumirán su rol.

Hay muchos casos de ciudades con cambio de centro comercial principal, Roma es un caso típico.

En la actualidad esta tendencia se ve acrecentada por la aparición de los shopping u otros centros comerciales de gran envergadura.

5. La ejecución de calles peatonales debe ir acompañada por acciones simultáneas a nivel de todo el núcleo urbano.

El rol y la gran influencia que ejerce el núcleo central del área urbanizada donde se alojan las peatonales afectan considerablemente a toda la urbanización, como puede concluirse del análisis de las ideas del presente estudio. Cuando existen varias divisiones políticas en un núcleo urbano estas deben supeditarse a acciones en común que lo ordenen estableciendo criterios de crecimiento con los mismos objetivos.

Estas propuestas comunes deben ser ejecutadas a nivel estructural para la compatibilización, integración, continuidad y eficacia en la escala menor de cada una de las divisiones políticas⁸.

Los criterios urbanísticos sustentadores de los estudios deben ser planteados únicamente a la totalidad, cualquier parcialización conducirá a la degradación del conjunto.

El emplazamiento y definición de las áreas funcionales y su correcta vinculación tienen que ser vistas formando parte de una unidad.

La falta de objetivos como unidad resta posibilidades y contribuyen a una desorientación general.

La sencillez y claridad con que se presenten a la población estas propuestas contribuyen a formalizar su ejecución.

La disposición de fondos para obras estructurales, deben formar parte de todo lo antedicho.

A continuación se exponen como resumen las acciones directas e indirectas que son convenientes concretaren las peatonales comerciales para que funcionen convenientemente

1. Relacionar socialmente a las personas al diseñar espacios físicos apropiados.

2. Revalorizar el lugar con nuevas obras de actualizado diseño expresando estéticamente con los materiales, con las formas en el espacio, el color, la luz, las sombras, las texturas y la escala.

3. Respaldar psicológicamente para aumentar el sentido de pertenencia, y preservar lugares y elementos que constituyen el patrimonio artístico, histórico y cultural'.

4. Climatizar con elementos naturales, físicos o tecnológicos con el mayor confort posible, la mayor cantidad de días.

5. Ambientar para favorecer un medio oxigenado, fresco, limpio, tranquilizador y seguro.

6. Usar correctamente el área con actividades compatibles que aseguren continuidad y cantidad de personas.

7. Establecer horarios apropiados a fin de facilitar la permanencia en la zona peatonal favoreciendo el acceso y egreso y por consiguiente las compras, la recreación, el esparcimiento, etc.

8. Continuar las vidrieras de los comercios minoristas para mantener la atracción del recorrido.

9. Concentrar locales comerciales para lograr confort y seguridad.

10. Mantener aquellos criterios urbanísticos convalidados por la experiencia nacional e internacional.

11. Equipar y servir adecuadamente a la zona para lograr un habitat apropiado.

12. Facilitar el cambio realizando obras simples de bajo costo y actualizadas.

13. Afianzar las peatonales con un plan simple, claro, democrático y continuo.

14. Generar mayores ventas logran mejores alquileres y valores inmobiliarios más altos.

15. Diseñar peatonales considerándolas como un centro de compras unitario.

16. Vincular fácilmente y a escaso tiempo la zona central con los hogares y sitios de trabajo.

17. Jerarquizar las vías de circulación automotor favoreciendo y ejecutando obras a fin de atravesar lo menos posible el área central para ir de un sector a otro de la ciudad.

18. Acceder fácilmente a la zona con transporte público de pasajeros e individual, acercando las líneas de transporte y favoreciendo los lugares de estacionamiento en la periferia.

19. Evitar la competencia con otras zonas comerciales cercanas o centros excesivamente jerarquizados para no degradar o perjudicar a estas zonas.

20. Accionar sobre todo el núcleo urbano para lograr un buen funcionamiento de las peatonales.

Conclusiones generales:

La peatonalización de un área central no depende exclusivamente del diseño de detalle de una calle elegida, sino que tiene una trascendencia a nivel de área metropolitana. En especial, se debe encarar una red de vinculación entre las partes de la urbe, manteniendo sus

"áreas ambientales" en compatibilidad con las funciones que en ella misma se alojan: comerciales, administrativas, residenciales, industriales, etc.

La acción sobre un área comercial dependerá del correcto funcionamiento de los vehículos particulares, de la calidad y accionar del transporte público y de roles que se ejerzan en los subcentros comerciales.

"Es un error no aceptar la importancia vital del núcleo central dentro del conjunto de la metrópolis que se expande para atender al centro. Ambas partes deben examinarse conjuntamente"³.

Se deberá mantener en todos los casos el objetivo primordial que es el de mejorar la calidad de vida lo máximo posible con el menor costo social.

Bibliografía

1. La arquitectura del tráfico en la República Federal de Alemania. Karlhans Muller. Internationes Bonn 1981 Munich.

2. Enciclopedia de la Planificación Urbana. Arnold Whittick. Instituto de estudios de administración local. Madrid 1975.

3. Compendio de arquitectura urbana. P.D. Spreirengen. G. Gili, Barcelona 1971.

4. El enigma metropolitano. J.Q. Wilson. Transporte Urbano. J.R. Meyer. Ediciones Infinito, Buenos Aires 1970.

5. Diseño de tráfico y forma urbana. Giorgio Boaga. G. Gili, Barcelona 1977

6. El tráfico en las ciudades. Buchanan. Tecnos, Madrid 1973.

7. Principios de Urbanismo. Le Corbusier. Aries, Barcelona 1971.

8. Estudios y Propuestas Para El Ordenamiento Urbano del Gran Mendoza. Gobierno de Mendoza, 1980.