

PLANEAMIENTO URBANO Y USOS DEL SUELO

Arq. Raúl Amprimo

Prof. Titular de Urbanismo

Facultad de Arquitectura y Urbanismo

1. INTRODUCCION

Es importante, para hablar de Planeamiento urbano y usos del suelo, aclarar algunos conceptos vinculados a la planeación o al hecho de planificar actividades en los núcleos urbanos, para posteriormente hacer algunos comentarios a temas que son preocupación de los mendocinos.

1.1. LA PLANEACION Y LOS PLANES

Es conocido el fracaso de la planificación en cuanto a planear todas las actividades en forma centralizada. En estos casos es pretendió ordenar y proyectar un futuro a todos los sectores, sean estos físicos, económicos y sociales. Esta planificación Integral se expresaba y se controlaba su ejecución desde una sola central.

El reconocimiento del planeamiento físico, como expresión de nuestros países occidentales, fue aplicado adaptándolo a las particularidades de cada país, región o provincia. Es así como se pensó en proyectar un futuro a través de planes reguladores urbanos u otros.

1.2. PLANES Y FUTURO

Estos se fueron transformando en planes de ordenamiento a fin de que se adaptaran a una realidad cambiante. Sin embargo cada vez más se observaba que tampoco es válido proyectar un futuro como continuidad de series estadísticas.

En las expresiones de los futuristas se siente cada vez más que el blanco y el negro no se dan con exclusividad. Así las teorías del Broadacre

de Frankl Lloyd Wright o la Ville Raideuse de Le Corbusier, si bien realizaron innumerables aportes a la convivencia y mejor calidad de vida, hoy estas teorías se ven destruidas por demolidores de edificios en búsqueda de mejores condiciones del hábitat ante una nueva realidad conformadora.

Con relación a esa posibilidad de proyectar hacia el futuro, Richard Farson en su reciente publicación dice que: “La planificación estratégica fue una moda muy popular hace una década y ya no es el caso. Lo importante tiene que ver con hacer que se produzca el cambio”.

1.3. PLANES, PARTICIPACION Y CREATIVIDAD

También Farson dice: “Los planes resultan estériles porque no han logrado convencer o no cuentan con la participación del conjunto.

Llegar a cabo los planes al pie de la letra por lo general requiere un control tan autoritario que se sofoca el espíritu humano. Las comunidades planeadas son un ejemplo de lo anterior. Son hermosas, limpias y ordenadas, pero sus habitantes tienen que pagar un precio; El precio de que el orden esté por encima de todo lo demás implica la pérdida de la libertad individual”. “Se debería dar cabida a aquellos aspectos del comportamiento humano que los planes autoritarios suelen desalentar”. (1)

Hay quienes proponen que la clave es mantenerse concentrado en los objetivos importantes. Pareciera que de esta forma se logra una mayor creatividad al proyectar el futuro. (2)

De estos considerandos podemos decir que las positivas experiencias del hombre urbano se basan en saber utilizar los conceptos de libertad, cambio y creatividad.

1.4. USOS COMPATIBLES

Actualmente se reconoce que las actividades urbanas no son inherentes al suelo, que se dan en el espacio, a ese ambiente de tres dimensiones, en donde los flujos se intercambian sistémicamente y en donde el hombre reconoce lugares y no lugares, conforme a su vivencia y calidad de diseño.

Jane Jacobs, en el año 1950, produjo el impacto suficiente como para que los urbanistas reconocieran que, a las ciudades nuevas

integralmente proyectadas por el hombre o a aquellas controladas por Planes Reguladores con usos asépticos o exclusivos, les faltaba la vida necesaria para ser consideradas como tales. A partir de ese momento quedaba asentado que las actividades deben mezclarse, y que solamente se excluyen las actividades incompatibles.

De esta época son las llamadas ciudades-dormitorio, cuya calidad ambiental dejó de serlo debido a su inseguridad por las frecuencias de robos, asaltos y muertes. Los espacios comunes terminaban abandonados y siendo depósitos de basuras y viveros de alimañas.

1.5. AMBIENTE

La ciudad ha surgido de la necesidad del hombre de convivir en grupo, de compartir anhelos, de tener una calidad aceptable de vida, y de que el entorno juegue equilibrada y activamente para su confort.

Tan es así que hay quienes dicen que cierto grado de contaminación atrae a las personas o que estas al reunirse generan ese ambiente urbano que buscan.

1.6. UNIDADES AMBIENTALES

Las áreas ambientales más importantes a considerar en los núcleos urbanos son los barrios; es en estos donde la flexibilidad del tránsito y convivencia con el peatón deben ser fluidas y en donde la presencia del movimiento vehicular relacionado con otras actividades le dé seguridad y vida al área.

1.7. AMBIENTE Y VEHICULOS

El vehículo individual sigue siendo uno de los bienes más preciados del hombre; está reconocida realidad debe compatibilizarse con una calidad de ambiente donde el peatón encuentre razonable libertad de movimiento y confortable seguridad. Para ello es muy importante diseñar un tráfico vehicular que no interfiera con el peatón. Se debe conseguir una buena accesibilidad vehicular con calidad ambiental para todos.

Sin embargo, a pesar de todo tipo de restricción vehicular, el

ambiente y la accesibilidad se han visto perjudicadas.

Entre las restricciones vehiculares que aparecen y que son pérdida de confort, tanto para el peatón como para el que se desplaza con vehículo, figuran: la de mantener únicamente la marcha hacia adelante, sin poder girar a la izquierda o derecha, calles de dirección única, la instalación de semáforos, limitación de estacionamientos, etc.

La prohibición de los estacionamientos ha reducido las posibilidades de acceso cómodo a las áreas centrales. En horas cuando la actividad disminuye, se observa la pérdida de seguridad del peatón. También el tráfico de paso inhibe la actividad comercial y el confort de las personas que acceden al área. Se puede decir que una buena mezcla de actividades, que mantengan la presencia de personas en forma permanente, es fundamental para completar su confort.

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

Al respecto el Informe Buchanan dice: "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, variantes y desviaciones. Es necesario una jerarquización 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". (3)

No siempre el lugar que se encuentra a menor distancia es el que está más cerca, sino al que se puede llegar antes.

1.8. NUCLEOS URBANOS Y ESPACIO

Del desarrollo de los núcleos urbanos surgen distintos conceptos, que son expresados por las Metrópolis, Conurbaciones, Megalopolis y luego las Metápolis, cambiando y modificando su estructura conforme

a una nueva lógica espacial, pasando en sucesivas etapas de la industrialización a la información.

El concepto de la espacialidad se va enriqueciendo aún más; así presenciamos su profundización, pasando por la Física (la natural y de los ecosistemas), a la de los asentamientos de las actividades (funciones y relaciones), a la de lo percibido y vivido (la psicología y del arraigo e identidad), a la Política (de interés compartido) y, en los sistemas urbanos y en las Grandes Urbanizaciones, a la metamorfosis del espacio proyectado, cuya red es la nueva lógica espacial en concordancia con un desarrollo humano sustentable.

Actualmente aparece un nuevo concepto de espacio, el de la Ideología, que no quiere expresar el concepto ya antiguo sino el de la Ideología-Nación, el de proyecto País integrado a una red continental y universal.

1.9 NUEVOS AMBIENTES

De todo esto aparece un nuevo proceso que no admite la verticalidad, como dijera el Dr. Rocatagliata en su reciente exposición en la Legislatura de Mendoza, expresando que: en épocas pasadas existía estabilidad, los cambios eran pequeños y los planes de Ordenamiento acompañaban al proceso; ahora priman los Mega-procesos que acompañan a todo, modificando e impactando todas las escalas.

A partir de estos conceptos aparece un nuevo ambiente, el ambiente de ordenación flexible, en el que los procesos compartidos adquieren un gran significado.

Se valorizan los ejes de fuerza, y los nodos del sistema adquieren relación mundial. Lo importante es hacia donde se quiere ir, definiendo proyectos de futuro, que consideren ambientes escenas, en los que los estudios de las alternativas son valorados bajo el concepto de reconversión espacial.

1.10. AMBIENTE Y DISEÑO URBANO

El cambio permanente en el concepto de ambiente es remarcado por las teorías de Kevin Lynch, quien incorpora nuevas ideas al concepto

de su calidad. Es así como el concepto de su calidad es enriquecido cuando se percibe claramente su organización, que es la que facilita una buena orientación, lo que permanece su imagen en el tiempo y en donde la identidad y su estructura adquieren significado.

Es importante considerar la idea de conjunto, debido a que cada vez es mayor la importancia de las relaciones entre las partes.

Los proyectos de Diseño Urbano se valorizan en diversas escalas en forma apropiadas y manejables, conforme al estado de desarrollo del núcleo y como parte del concepto de arraigo e identidad, en el que los valores patrimoniales se preservan, sean naturales o culturales.

2. EL CASO DE MENDOZA

En relación a Mendoza podemos considerar algunos temas vinculados a los comentarios considerados anteriormente y que son de actualidad:

2.1. PLANEAMIENTO URBANO

Se ha ejecutado a través de innumerables propuestas de valor, requiriendo mayor perfeccionamiento en las etapas de Planeación y faltando la ejecución de las acciones físicas que tendientes a concretar las propuestas. En cuanto a la participación convendría profundizarla, tanto la individual, la colectiva como la institucional, y darle continuidad en la gestión.

En cuanto a la existencia de organismos, que contribuyen a darle prosecución a los Proyectos y Procesos, existen actualmente a nivel Provincial, Metropolitano y Municipal. Sería conveniente disponer de formas de contribución Provincial para generar estudios y acciones en aquellos Municipios que no disponen de recursos suficientes al respecto.

En cuanto a la Zona Oeste del Gran Mendoza, se nota la falta de controles que formalicen la implementación de las reglamentaciones existentes y eviten su degradación, tanto para uso urbano como en su valor paisajístico.

2.2. USOS DEL SUELO

Este tema se encuentra actualmente en discusión. Lo más importante debería ser el de integrar las normativas existentes. No es oportuno modificar sustancialmente las mismas, ya que son expresión de las necesidades de Mendoza y de su población. La importación de formas o enfoques foráneos traería como consecuencias su difícil aprobación y su posterior desconocimiento.

2.3. DISEÑO URBANO Y PAISAJE:

Entre los valores patrimoniales a preservar figuran:

En el paisaje paisaje natural, sus formas y elementos constituyentes, evitando aplanar cerros y la ubicación de urbanizaciones sobre fallas geológicas.

En el paisaje cultural, con relación a la estructura urbana: evitar formas que no consideren su actual constitución lineal, ya que traería aparejado una superposición de conceptos funcionales y desaprovechamiento de infraestructura existente. Las circunvalaciones no contribuyen a unir puntos de origen-destino ni a limitar el crecimiento de la urbanización como ha ocurrido en los casos que se han aplicado. (4)

En cuanto a la infraestructura: preservar las calles con forestación y acequias que son características propias de la zona y constituyen uno de los valores patrimoniales más importantes.

Si tenemos en cuenta el equipamiento: los parques, plazas y edificios públicos, es importante y urgente tomar medidas para evitar su destrucción y transformación en parques de diversiones con elementos *mecánicos*, la pérdida del *valor de* diseño, la enajenación o demolición de edificios de auténtico valor cultural.

En relación a la jerarquía vial, surge de un apropiado estudio de las unidades ambientales y no viceversa. En el mismo favorecerá el uso de las calles importantes, evitando el tránsito de paso por los barrios y dejando el movimiento interno con flexibilidad.

Si consideramos el centro comercial tradicional de la ciudad, es importante aclarar que las actividades comerciales deben tener más continuidad horaria, evitar los cierres simultáneos, vidrieras con exposición de productos de interés diario o periódico, mayor concentración, facilidad de estacionamiento y fluida accesibilidad de vehículos individuales y transporte público. Ese centro tradicional de la ciudad competirá con nuevos centros comerciales, pudiendo llegar a transformarse el Gran Mendoza de área metropolitana a área conurbana.

3. CONCLUSION

Es importante reconocer la realidad del comportamiento humano en la convivencia de los espacios urbanos; sin desconocer los estudios y experiencias urbanas en el mundo.

A veces se promueve el interés individual o de grupos en contra del bien común, por lo cual “es necesario el establecimiento de una política de estado en contra de una Política de Gobierno” como dijera el Intendente de Luján de Cuyo en el reciente Seminario sobre “La ciudad el lugar de todos”.

Es oportuno generar un Planeamiento que posea proyectos de futuro, con objetivos surgidos con participación, que sean expresión de nuevas situaciones y necesidades, generando procesos de gestión con resultados dinámicos, flexibles e innovadores, en un ambiente de libertad, cambio y creatividad, con actitudes de humildad y responsabilidad.

BIBLIOGRAFIA

- (1) FARSON, Richard, *Administración de lo absurdo, Las paradojas del Liderazgo*, (Prentice Hall Hispanoamericana, México, 1997), 168 págs., Bibl. propia.
- (2) DAY, Laura, *La intuición práctica*, (Martínez Roca, S.A., Barcelona, 1997), 221 págs., Bibl. propia.
- (3) WHITTICK, Arnold, *Enciclopedia de la Planificación Urbana* (Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1975), 800 págs. Bibl. Central Univ. de Mendoza.
- (4) BOAGA, Giorgio, *Diseño de tráfico y forma urbana*, (Barcelona, Gustavo Gilli, 1977), pág. 70, Bibl. Univ. de Mendoza.