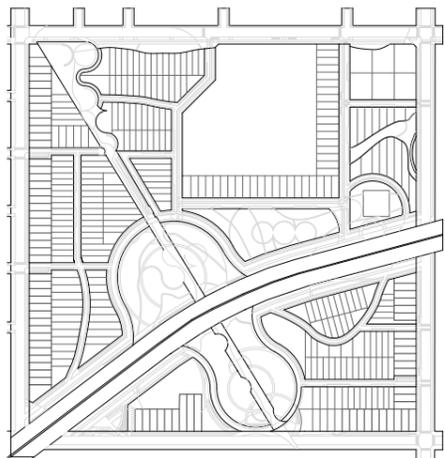


Esquina Gdor. Eduardo Tibiletti y Corredor del Ñandubaysal

La idea del DUS37 es reestructurar el territorio de un nuevo desarrollo urbano considerando su topografía particular como parte intrínseca interrelacionada a un sistema de cuencas y microcuencas urbanas que, a su vez, constituyen también el paisaje de toda la provincia, reduciendo superficies de calzada y de estacionamientos en las calles interiores de la célula urbana planificada, alentando la permeabilidad biótica del suelo y generando mejores condiciones para los ciclistas y otras moviidades urbanas con el diseño de biocorredores equipados con redes de bicisendas, estacionamientos para bicicletas, cubiertos y descubiertos, intersecciones en las esquinas que regulan el flujo y la velocidad de los automóviles, con prioridad peatonal y para ciclistas, medidas que favorecen la intensidad de la vida urbana.



La reducción de superficie por metro cuadrado de calzada en comparación con un modelo planificado con el sistema urbano vigente en el mismo territorio, es determinante. Prácticamente la mitad de superficie se gana al asfalto, a la calzada de transporte automotor liberando espacios para la vida urbana; aceras más anchas, bicisendas, paños verdes absorbentes más anchos con mejor arbolado urbano e intersecciones de calles más peatonales, regulando el volumen y velocidad de autos.

De 79.363 m² de superficie de viario público, 61.654 m² están restringidos al transporte automotor. Un 77,68% del viario reservado a incrementar la vida urbana. Ya no debe sorprender encontrar que existe una relación directa entre alentar un comportamiento y ver un cambio en los patrones de uso, referido en este caso a la conexión entre el tránsito peatonal y la vida urbana.

DUS37



El ejemplo de muchas ciudades del mundo, sin barreras de ningún tipo: socio-culturales, económicas, etcétera, han demostrado y confirmado que alentando otro tipo de moviidades urbanas como el uso de la bicicleta, en armonía con una extensa red de ciclovías y bicisendas bien planificadas, este medio de transporte se ha convertido en una alternativa sana y eficiente de circular. (Ver figura 20)

El espacio urbano y las casi dos hectáreas de diferencia entre un modelo y otro están destinados a la mejora de la calidad de vida del desarrollo urbano. Las veredas se ensanchan, se realizan obras urbanas con materiales autóctonos de la zona, de bajo mantenimiento y permeables en la medida posible para generar mayor superficie absorbente, se planifican biocorredores urbanos con distintas formas de vida y un alto coeficiente de biodiversidad atemperando las altas temperaturas de la región, como así plantear un delicado sistema eléctrico que dependa de la energía del sol cosechada en el día, para iluminación nocturna de espacio públicos. En el proyecto se diseñaron los anchos de las aceras, de los paños verdes, de las calzadas y de las bicisendas y/o ciclovías según el caso, sobre una base de 4 tipologías de calles; una excepcional que es Gdor. Eduardo Tibiletti, la única de las calles perimetrales diseñada debido a que todavía no está asfaltada; la otra tipología importante es el Corredor de Selva en Galería; la otra tipología es la denominada Calle Tipo con un ancho de calle de 15 m., la más numerosa en metros lineales dentro del proyecto contando además casi siempre con la inclusión de bicisendas, y donde se proponen distribuciones de superficies y de espacios, con menores superficies para calzadas y más para aceras y espacios públicos mixtos como paños verdes, redes de bicisendas, gimnasios, espacios de estancia y permanencia, contemplación, reunión, descanso, culturales, educativos, etc.; y por último la tipología más reducida denominada como la Calle Mínima, con tan solo 10 m. de ancho, y también una distribución más pareja entre anchos de calzada, aceras y paños verdes.

alentando el uso de la bicicleta: el ejemplo de Copenhague

Abajo: yendo desde y hacia el trabajo en Copenhague (2005)

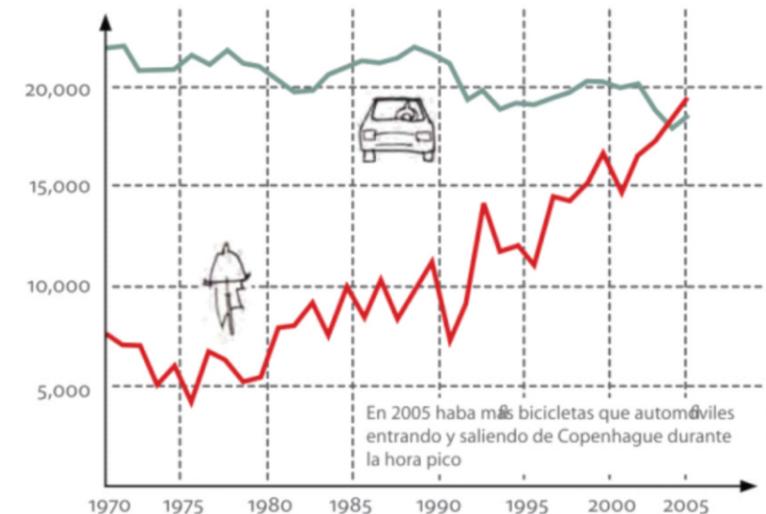
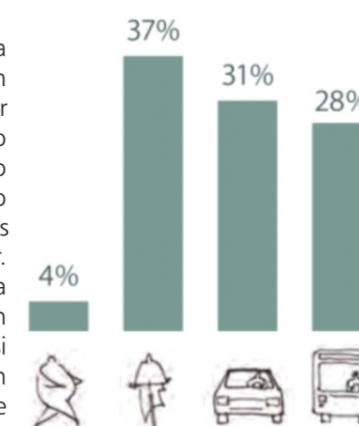


Figura 20. El ejemplo de Copenhague, Suecia. Fuente: Jan Gehl. Ciudades para la gente, 2014. pág. 10