

El Centro Comercial de La Lucila y sus adyacencias puede mejorar

Bases para un replanteo que tienda a normalizar la grave situación actual.

Antecedentes

Vicente Lopez no ha tenido a través de su historia un planeamiento urbano que previera todos los desajustes que hoy tenemos a la vista todos los días. En particular, el barrio de La Lucila lo padece en todos los órdenes y para señalarlo más dramáticamente lo pondremos en el ejemplo más palmario. La población de este barrio, que superan las 15000 personas **no tiene una plaza**.

Otro ejemplo es la falta de un lugar de transferencia de pasajeros adyacente a las estaciones del FFCC. Si nos fijamos retroactivamente a la inauguración de la estación (año 1933), hubiese sido fácil y económico reservar un espacio amplio para en el futuro (que es hoy), construir una infraestructura de transferencia para los vehículos públicos de pasajeros como para servir de estacionamiento para los clientes del ferrocarril como a los del centro comercial

Así fue creciendo a lo largo de los años con serias anomalías en su infraestructura que atentan contra la calidad de vida de los que viven en la zona y atenta contra la vida y progreso económico de quienes realizan alguna actividad comercial.

Por ello requiere realizar una seria revisión de la situación actual y como consecuencia preparar un plan de corto, mediano y largo plazo para que cada uno de los actores vecinales se desarrolle atendiendo una estrategia común.

Nuestro país ha pasado a ocupar el primer lugar en el mundo en materia de muertos por accidentes de tránsito. A esta desgracia hay que agregar los miles de heridos y aún más los discapacitados por vida que quedan como secuelas de esos accidentes. Tampoco nos podemos olvidar de los enormes recursos económicos que engruesan el rubro pérdidas sin retorno. Si los comparáramos con lo que se destina -por ejemplo- a educación o salud pública posiblemente quedaríamos impresionados.

Todo lo anterior se origina en la imprudencia y no respeto por **La Ley** por parte de los ciudadanos. Pero tan responsable como ellos, son las autoridades que la deben hacer cumplir y que no actúan en consonancia con sus obligaciones institucionales.

En el ámbito del área de esta propuesta solamente, se producen más de 100 infracciones a **La Ley de Tránsito** por cada hora, en los períodos de máxima afluencia de vehículos y personas. Un verdadero caos y a su vez un verdadero milagro de que no ocurran mayores desgracias de las que vemos habitualmente.

Sin embargo esta situación quita calidad de vida y resta credibilidad a eslogan que sintetiza a Vte López como *Una Ciudad para Vivir*.

La educación vial, planificada y permanente, es materia ausente de los planes de gobierno municipal. Este tema tiene una capital importancia en la estrategia a seguir.

Por un lado la aprobación de los nuevos tenedores de registro debe ser precedida por un adecuado curso y revisión de los conocimientos que exige La Ley de Tránsito vigente.

Por otro lado y a la luz de las irregularidades que se ven en la calle cometidas por niños y adolescentes, debe implementarse la educación vial como asignatura en las escuelas.

Corto plazo

Debe atender las urgencias más evidentes tratando de que no se agrave la situación actual y buscando de atenuar los efectos más indeseables mientras se comienza a trabajar en la estrategia de mediano y largo plazo.

1.- Congelar temporariamente la nueva habilitación de cualquier actividad comercial en Rawson al 3500 y al 3800.
Este permitirá trabajar en el planeamiento de estas 2 cuadras sin la presión inmobiliaria especulativa.

2.- Comenzar una tarea permanente de educación vial para atenuar el caos actual. Esta actividad deberá contemplar lo siguiente:
Poner en forma permanente- entre las 8hs y las 20 hs. días hábiles y de 8 a 13 hs. los sábados- dos agentes de tránsito con responsabilidad específica en Rawson 3600 y laterales, uno y Rawson 3700 y laterales, el otro. Con la finalidad de hacer una tarea educativa durante un período de tiempo a determinar y luego comenzar gradualmente una acción punitiva (nota 1).
La clave de éxito (y la novedad) es que deben ser acciones implementadas en forma permanente.

La educación vial no debe ser solamente para los conductores de vehículos. Por ejemplo las veredas deben quedar libres para el tránsito de peatones y el cruce de estos debe ser por las áreas señalizadas.

El Municipio debe colocar y actualizar (según el caso) toda la señalización vertical y horizontal del área en cuestión.

Iniciar un plan de educación vial en todas las escuelas, públicas y privadas de la zona, partiendo del jardín de infantes, como una medida destinada a dar sus frutos a largo plazo.

3.- Ejecutar un relevamiento de nivel de las condiciones viales del área afectada por este estudio antes que se habilite el nuevo túnel de Paraná para completarlo luego de la habilitación y poder medir racionalmente el impacto que suponemos beneficioso para el área afectada.

4.- Instar al Municipio para que haga gestiones ante TBA o ante el Ente que regula la actividad del concesionario para bajar los tiempos de cierre de las barreras de los p.a n. de Díaz Velez y a Roma para ponerlos en los niveles standard (ver trabajo especializado sobre las barreras en Vte.Lopez)
Con esto se aliviaría dramáticamente el tiempo de espera en las colas de vehículos y con ello la alteración en el tránsito de la zona. Si a esto sumamos el impacto favorable al habilitarse el túnel en construcción, tendríamos un alivio sobre las condiciones actuales que permitiría crear un tiempo mientras madura un plan de largo plazo.

5.- Prohibir la circulación y estacionamiento de vehículos de aprovisionamiento de más dos ejes dentro de los horarios de 8 a 20 hs. Los días hábiles y de 8 a 13 hs. los sábados.

6.- Establecer un sistema de estacionamiento medido entre las 8 y las 20 hs. y la 8 y las 13 hs. los sábados, que no permita el estacionamiento por más de ½ hora sobre Rawson entre el 3.600 y el 3900 y sobre las laterales que se estime conveniente. Realizar un estudio sobre la conveniencia de cobrar o no por el servicio de estacionamiento citado. El fundamento es que exista la rotación permanente, y se evite el estacionamiento de automotores de viajeros del ferrocarril o comerciantes durante varias horas.

7.- Solución a los vehículos en espera sobre Rawson, debido al cruce de barreras de Díaz Vélez y Rawson, evitando la detención de los vehículos sobre esta última arteria. Con tres medidas mínimas: 1) túnel de Paraná, 2) acuerdo con TBA (punto 4), 3) prohibición de cruce hacia el río.

8.- Sobre Ada Elflein al 3700 se puede reutilizar la dársena existente (lado oeste) donde hoy caben unos 13 autos, colocándolos a 45° se pueden estacionar 24 a 26 unidades.

Sobre la misma acera al 3700 hoy en día no hay vereda y es un lugar mugriento donde se pueden generar -con algunas mejoras menores- un estacionamiento a 45° donde pueden entrar 35 autos. El municipio deberá acordar con el Ente de control ferroviario para obtener el uso precario del terreno corriendo el cerco 1.5 metros hacia la vía.

De esta manera se consigue generar espacio para 48 autos inexistente a hoy. Adicionalmente se mejoraría una cuadra de Elflein al 3500 que hoy no es un orgullo para el barrio y estaría en línea con la idea de una *Ciudad para vivir*.

Aquí también se deberá instrumentar estacionamiento medido (pago o no), de forma que los nuevos espacios no sean usados como cochera permanente por los vecinos frentistas, tal como es hoy al 3700.

Mediano plazo

a) Evaluación permanente de los resultados obtenidos con las medidas de corto plazo.

Para lo anterior se considera como muy importante institucionalizar una comisión asesora que pueda canalizar inquietudes y propuestas de los vecinos ante la autoridad pública.

b) Estudio para mejorar el centro comercial, estableciendo un sistema de estacionamiento a 45° que permita una mayor cantidad de lugares para estacionamiento. (Considerar el achicamiento de la calzada para ello).

c) Realizar un estudio para obtener terrenos y propiedades en venta que permitan la implementación de un playa de estacionamiento en altura (habrá que brindar facilidades especiales a los emprendedores que estén interesados en el tema).

Llamado a concurso (ver nota 2)

Largo plazo

Idem sobre la evaluación permanente mencionada en el punto anterior.

Ejecución de los trabajos (ver nota 2)

Nota 1: Se propone al Municipio poner en vigencia un sistema de registración de contraventores de tal manera que cada acción de un agente de tránsito aún en la etapa educativa quede registrada de tal manera que el castigo recaiga sobre los reincidentes con punidad creciente

Nota 2: Para realizar un concurso público en procura de soluciones integrales a los difíciles problemas de planeamiento urbano se requiere cumplir las siguientes etapas:

Pliego para llamado a concurso. Este debe estar dirigido a estudios de arquitectura de primera línea. El mismo debe fijar con toda precisión los objetivos a cumplir. Una de las condiciones fundamentales deberá contemplar la sustentabilidad de los anteproyectos.

Llamado a concurso.

Designación de una comisión técnica evaluadora presidida por el Municipio e integrada con representantes idóneos de los sectores interesados.

Evaluación de los proponentes.

Evaluación de las propuestas.

Audiencias públicas.

Propuestas de premios.

Licitación de los trabajos.

Ejecución de los trabajos.