COMENTARIO ASCHER FRANCOIS

“Las dos formas de compartir la calle”

El texto empieza mirando a la definicion de calle dice que es una vía en el interior de una aglomeración que sirve para atravesar una zona de esta aglomeración, para acceder a lugares situados a lo largo o inmediatamente próximos a esta vía , y para producir espacio colectivo utilizable en diversos tipos de actividad.

Va ad hacer una division tra calle monofuncionales,como los pasajes de un barrio residencial, las callesrápidas urbanas, los pasajes comerciales y calle multifuncional, como aquellas de la ciudad premoderna que recibian toda suerte de actividades .

Dice que la coexistencia de esas funciones casi siempre ha traido problemas, que han dado lugar a soluciones tecnicas organizativas y sociales te toda indole como los Romanos que habian inventado las veredas que permitian separar el transito de carros y de los peatones.

Con lo empiezar de la rivolucion industrial la gente se ha emigrado en la ciudad creando un crecimiento de las mobilidad y del trabajo. En particular el taylorismo ha portado a la elaboracion de soluciones para especializar diversas funciones en el espacio: primero la zonificacion que divide la ciudad en zone cada uso particular. Esta dinamica no se limito al barrio nuevos, sino que opero tambien sobre las calle existentes, con bastante brutalidad en alguno paises donde se llegaron a construir autopistas urbanas en el corazon de barrios antiguos.

Pero esta primacia de las funciones de transporte en general y del automovil se encontro progresivamente con nuevos limites.

En primer lugar los urbanista y los ingenieros de transporte costruyeron autopista unas sobre otras o excavaron para habilitar estacionamientos subterraneois. En sugundo los comerciantes descubrieron que para aumentar el rendimento de sus calles peatonales y sus centros comerciales hace falta llevar mas publico y que es necesario rearticular la actividad comercial al transito y a los pasantes.

Yo creo que esta en esto periodo la falta major de los urbanismo que no es estado capaz de intervenir bien por no crear quel que esta in alguna ciudad de como la calle se van a sobreponer y a crear zone que no son bien organizate y que no creano nada si no el trasporte. Hacendo asi los habitantes que viven en un cierto barrio ne la cierca de los trasporte tienes una tendencia a protegerse da todas la circulaciones que los atraviersan y que puede crear molestias o inseguridad. Estoy parlando de las periferia urbana que está buscando ahora de reutilizar y recualificar.

Los uranista moderno esta tentando de cambiar esto y son aparce dos grandes opciones sistematicas .

La primera actualiza la logica de especializacion que aqi llama “hiper moderna” que dice que se puede distinguir tres tipos de especializazion: una calle de distribucion residencial donde se circula a poca velocidad; una calle que funcionan como ejes metropolitanos para moverse a grande escala con la funcion de atraversar la ciudad; una calle comerciante donde domina la funcione comercial y permite el estacionamiento a proximidad.

La otra opinion post moderna asume en Europa la forma de retorno a la ciudad compacta y multifuncional como por ejemplo Paris que en toda la su partes procura hacer coexistir todo el mundo de trasportey que concibe los carriles exclusivos comunes a los omnibus y a las bicicletas y a la tranvia y al coche y a la distribucion en los grandes ejes.

La conception y la gestion de calles es una question social muy complexa y que quiere una resposta no solo por el trasporte ma tambien por los sociales, economicas, ambientales y politicas.

Yo creo que la organizacion de los trasporte es fundamental en una ciudad y que ahora se stan haciendo politicas buena por tratar esto problema de alcune ciudad bien. Es facil ablar de como se puede acerlo ma la verdad y que se deve conoscier bien el sito donde tu vais a operar porque es dificil buscar una buena operacion por un bueno proyecto de los ejes que tenga en consideracion de todo el factor de las ciudad.