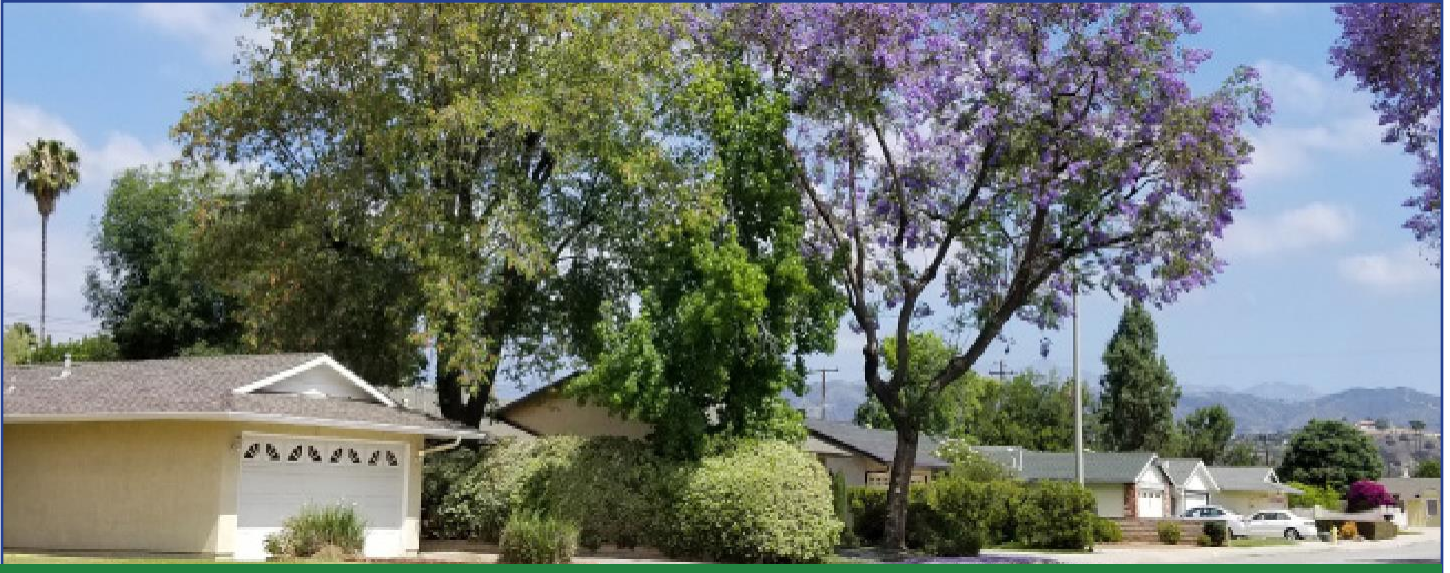




Plan de área del Valle del Este de San Gabriel: Resumen del Borrador del Elemento de Carácter y Diseño Comunitario



1. VISIÓN

Un fuerte sentido del espacio con un diseño que potencie y favorezca el carácter de la comunidad gracias a la mejora del ámbito público, la diversidad de los tipos de vivienda, la preservación de las cualidades escénicas y la conservación de las zonas ecuestres y rurales.

2. CONDICIONES EXISTENTES

Áreas Residenciales

La mayoría de las comunidades no incorporadas del Valle del Este de San Gabriel (ESCG) son residenciales y predominan las viviendas unifamiliares de una o dos plantas. Sin embargo, en las comunidades también se destacan ejemplos de viviendas plurifamiliares. Los cul-de-sac son un modelo de calle residencial común que alarga las distancias entre los destinos y los barrios. Además, las condiciones de estacionamiento de las residencias unifamiliares difieren de acuerdo a la comunidad, pero suelen tratarse de garajes adosados o separados con entradas de vehículos y estacionamiento en la calle. Asimismo, en muchos barrios no hay de veredas, lo que obliga a peatones y los vehículos a compartir el mismo espacio en la calle.



Áreas Comerciales

El número de parcelas dedicadas al uso comercial es escaso. En su mayoría, las zonas comerciales se componen de centros comerciales de uno o dos pisos rodeados de estacionamientos en superficie. No son habituales los corredores comerciales ni los proyectos de uso mixto. La disponibilidad de estacionamiento puede ser limitada en las horas pico de los centros comerciales más populares. Asimismo, muchos de los centros comerciales se están volviendo anticuados. Sin contar a los parques públicos, hay pocos los lugares de reunión, como las plazas, los patios y las zonas de descanso al aire libre en las zonas comerciales.

Entorno Público

Es común el arbolado en las calles residenciales, pero no lo es en las veredas de las rutas principales. A su vez, son varias las autopistas y rutas importantes que crean barreras para el acceso no vehicular, tales como las veredas o los carriles para bicicletas. El uso de muros de bloques de hormigón a lo largo de muchas rutas significativas es una característica común del paisaje urbano. Esto pueden dar lugar a rutas principales sin personalidad y crear barreras físicas para la conectividad. Sin embargo, existen barrios con calles laterales que pueden ofrecer oportunidades para la creación de espacios de reunión para el barrio. Además, hay algunos canales de agua que fluyen a través de varias comunidades no incorporadas y que, de forma extraoficial, se utilizan a veces para andar en bicicleta. Solo se dispone de dos áreas verdes consolidadas, y ambas corren en paralelo a las vías fluviales existentes.

3. PROBLEMAS Y OPORTUNIDADES

Mejora del Embellecimiento, la Creación de Lugares y la Conectividad

A pesar de la cercanía con la naturaleza y las vistas panorámicas de las montañas, la calidad de vida de los residentes se ve afectada de forma negativa por el escaso crecimiento de las zonas comerciales, la precaria conectividad entre las zonas residenciales y los servicios/bienes, la limitación de los espacios de reunión, la gran congestión en las rutas y autopistas, y la necesidad de un diseño comunitario y de creación de lugares. Así, la ausencia de conectividad en conjunto con un modelo de urbanización centrado en los autos favorece los viajes de una sola persona, tanto por comodidad como por motivos de la seguridad para peatones y ciclistas.

Mejora de las Áreas Comerciales

Se pueden introducir normas reglamentarias con el fin de mejorar el diseño y la imagen de los centros comerciales y de

ESGVAP Resumen del Borrador del Elemento de Carácter y Diseño Comunitario

favorecer la inclusión de zonas de reunión. Algunos de los centros comerciales más grandes están conformados por varias parcelas, a menudo propiedad de diferentes dueños, lo que puede dar lugar a disposiciones de estacionamiento confusas. Con el paso del tiempo, los requisitos de los estacionamientos para diferentes usos cambiaron la distribución y el trazado de los mismos. Es posible que los incentivos para la consolidación de lotes ayuden a resolver este problema. Las limitaciones de los estacionamientos pueden suponer un factor clave de estrés y contribuir a las experiencias negativas en las zonas comerciales. Lo anterior puede resolverse al introducir opciones regulatorias que faciliten el estacionamiento compartido entre los usos con diferentes horarios durante el día. Aún más, las estructuras del estacionamiento, el estacionamiento compartido y toda otra opción de regulación y diseño pueden facilitar la reducción de la cantidad total de estacionamiento necesario, la concentración de zonas de estacionamiento donde más se necesite y la fomentación de la orientación peatonal y de las mejoras de diseño para las zonas comerciales.

Mejora del Entorno Público

Las calles suelen ser anchas y, en ocasiones, están sobredimensionadas. Asimismo, cuentan con un dosel arbóreo irregular que puede ser abordado con un plan coordinado de arbolado urbano, en el que se priorice a las zonas más necesitadas de árboles y sombra. El embellecimiento de las calles principales puede ayudar a lograr un estilo en la comunidad. Además, las cuadras son muy grandes en algunas comunidades. A éstas se las denomina supercuadras y cuentan con pocas oportunidades de cruce de calles, suponen un límite en la conectividad, y pueden facilitar el tráfico de alta velocidad. A pesar de que las calles principales son anchas, las veredas son estrechas. Esto crea una experiencia peatonal incómoda. A su vez, la construcción de veredas en los barrios es irregular. Sin embargo, en los lugares en los que haya calles paralelas, existe la posibilidad de construcción de zonas verdes urbanas y transporte público activo en las separaciones de las calles con cordón. Las normas de diseño de los corredores, las mejoras en el ámbito público, el arte público y la creación de espacios pueden añadir un estilo a los corredores comerciales, los espacios públicos, las áreas verdes y los nodos clave del barrio.

Vías Fluviales Accesibles

Numerosas comunidades cuentan con vías fluviales y canales de drenaje en los que puede existir suficiente espacio para senderos adyacentes. Ciertas comunidades poseen senderos junto a los canales, pero pueden beneficiarse del embellecimiento en función de proyectos de creación de espacios. Estos ofrecen una oportunidad única para conectar los barrios con el río San Gabriel mediante una red extensa de vías verdes. Éstas pueden ser utilizadas por caminantes, ciclistas y jinetes. Los barrios residenciales pueden beneficiarse de una mejor conexión con las vías verdes y los senderos de las laderas y ríos gracias a los carriles para bicicletas y peatones. Las rutas actuales presentan grandes brechas en la conexión segura de los caminos vecinales con los senderos recreativos.

4. RECOMENDACIONES

Fomentación de la Identidad y la Imagen de la Comunidad

Se debe garantizar que las mejoras residenciales, comerciales, de uso mixto, de espacios abiertos y del ámbito público mejoren la identidad y la imagen de la comunidad.

Paisajes Urbanos y Establecimientos Públicos al Aire Libre:

Se fomenta el diseño de paisajes urbanos y establecimientos públicos al aire libre que ofrezcan ambientes que se puedan planificar de forma activa como pasiva.

Senderos para Peatones y Ciclistas:

Se deben apoyar las oportunidades para las caminatas y el uso de bicicletas desde barrios residenciales hasta las zonas comerciales, los servicios, bienes, parques y establecimientos públicos con el objetivo de fomentar la vida sana y el acceso seguro para todas las edades.

Urbanización en Función del Peatón:

Se debe mejorar el carácter comercial existente de las calles y centros principales mediante la garantía de que los desarrollos comerciales y de uso mixto se diseñen a escala peatonal con edificios frente a la carretera y un retroceso limitado. Las urbanizaciones deberían incluir escaparates y detalles de entrada articulados en la planta baja. A su vez, el estacionamiento debe situarse detrás, debajo o encima de los usos activos para reducir los conflictos entre peatones y vehículos.

Usos Comerciales de Servicios para el Barrio:

Se deben construir centros de uso mixtos en función al barrio que brinden bienes y servicios cerca de los barrios existentes. Asimismo, se debe garantizar que los proyectos residenciales, comerciales y de uso mixto posibiliten las conexiones activas entre los barrios.

Vías Fluviales y Áreas Verdes

Se deben mejorar las vías fluviales con el objetivo de crear áreas verdes y caminos de conexión que atraviesen los barrios residenciales que favorezcan el desplazamiento activo y el bienestar.