

OPINIÓN



Por
**ROGER
SENSERRICH**
Columnista

Un barrio para personas



Grand Avenue, en New Haven, es una calle especial. Lo es, en parte, por su historia: Fair Haven, el barrio que cruza de punta a punta, fue en su día el corazón industrial de la ciudad, y la avenida siempre fue el centro de la vida cívica de generaciones de obreros venidos de todo el mundo en busca de un futuro mejor. En su lado este, la calle termina en el espléndido puente sobre Mill River y en las magníficas mansiones burguesas a ambas orillas del río. En el oeste, aún son visibles algunas de las viejas fábricas, ahora en desuso, y la imponente ruina que es la central eléctrica de English Station.

Lo que hace a Grand Avenue distinta, sin embargo, no es tanto su arquitectura o sus edificios. Lo inusual es que, primero, es una calle en la que ves gente andando, paseando, haciendo recados o la compra, charlando con los vecinos, recogiendo a los niños del colegio o visitando al médico a pie. Segundo, es una calle estrecha, en la que circular en tu carro es lento e incómodo, y que da prioridad al peatón.

Tercero, y más importante, Grand Avenue y otras calles parecidas en barrios latinos del estado (Park Street en Hartford, Main Street en Danbury...) son, básicamente, ilegales. El motivo es la falta de aparcamiento: en la inmensa mayoría de municipios de Connecticut, los comercios, viviendas, consultorios médicos, bares, restaurantes, oficinas y, básicamente, cualquier clase de edificio que se nos ocurra debe ir obligatoriamente acompañado de un número fijo de plazas para automóviles.

Por absurdo que parezca, 167 de los 169 municipios del estado tienen, en sus ordenanzas, una tabla de parking minimums detallando cuántos lugares para dejar el coche se necesitan. Las cifras exactas varían considerablemente de un lugar a otro, puesto que son, básicamente, arbitrarias. Una librería, por ejemplo, puede exigir 20 plazas; una cafetería o un diner, 30; una sala de actos pequeña puede necesitar 50, y un supermercado mediano puede llegar a más de 100.

El problema, obviamente, es que una plaza de aparcamiento necesita mucho espacio: más de 30 metros cuadrados, para ser precisos, contando los viales de circulación. En casi todo el estado, una bodega o tienda cualquiera necesita dedicar más terreno a los cacharros rodantes de dos toneladas que al comercio en sí. Estos requisitos hacen imposible construir zonas comerciales o residenciales nuevas remotamente peatonales, ya que cualquier edificio que se construya deberá estar rodeado, por ley, de un erial asfaltado completamente hostil para quienes se acerquen a pie.

Para empeorar aún más las cosas, construir aparcamiento es caro. Lo es en superficie, al desperdiciar cientos de metros cuadrados de la forma más antiestética e improductiva posible, y lo es aún más si

se construye un garaje. Las normas sobre aparcamiento hacen que construir vivienda asequible sea casi imposible por este motivo.

La solución, obviamente, es no regular la cantidad de aparcamiento, aboliendo los mínimos en todas partes. El modelo legal solo permite construir strip malls centrados únicamente en el tráfico rodado, no en los peatones. Si queremos tener vecindarios y barrios en los que puedas andar, donde todo esté cerca y haya vida en la calle en lugar de un desfile interminable de SUVs, la mejor manera de hacerlo es permitir que sean legales de nuevo, dejando que sean los promotores y propietarios de cada negocio quienes decidan si quieren un desierto de asfalto rodeando su edificio o una calle más tradicional.

El Legislativo estatal, precisamente, está debatiendo esta misma semana una ley que iría en esta dirección, dando la opción de tener ciudades que no sean solo para maquinaria pesada.

Es importante recalcar, por cierto, que eliminar los mínimos no elimina los aparcamientos. Simplemente permite que cada uno decida cuántos va a construir. Si un Home Depot cree que sus clientes necesitan dónde dejar su pick-up, puede añadir tantas plazas como quiera. Los comerciantes y restauradores conocen mejor que nadie a sus clientes, y una ley de este tipo deja la decisión en sus manos. Si un municipio quiere construir aparcamientos, o si varios negocios quieren compartirlos, están en su derecho. Lo importante es que puedan decidir ellos.

Así que, si queremos barrios vibrantes, alegres, densos y con vida... ¡menos aparcamientos! Construyamos nuestros barrios para personas, no para máquinas.

LA CARICATURA DE REINALDO



La Voz Hispana
de Connecticut
FUNDADO EL 2 DE ENERO DE 1993
PRESIDENT
NORMA RODRÍGUEZ-REYES
PUBLISHER
SULLY SANEAX
EDITOR IN CHIEF
ABELARDO KING

HARTFORD CULTURAL EDITOR
JUAN D. BRITO
NEW HAVEN EDITOR
HERNANDO DIOSA
STAMFORD EDITOR
MARICARMEN GODDY A.
SPRINGFIELD MANAGER
CARLOS RESTO

SENIOR GRAPHIC ARTIST
WILLIAM COTRINA
GRAPHIC ARTIST
JOHN A. LOPEZ

Las opiniones expresadas en los artículos, columnas, cartas, publicadas en este periódico, son responsabilidad de sus autores. La dirección del periódico se reserva el derecho de publicar, editar, u omitir cualquier material escrito recibido en nuestra sala de redacción. Los trabajos enviados a este periódico deben ser debidamente firmados por sus autores, y en los mismos debe aparecer la dirección y el número de teléfono. Todo material publicado en este periódico no puede ser reproducido, copiado, ni alterado sin la autorización de la dirección de este periódico.

Headquarter
51 Elm Street, Suite 307, New Haven, CT 06510
Tel.: (203) 865-2272 Fax: (203) 787-4023

Massachusetts Office
133 Maple Street, Springfield, MA 01105
Tel.: (413) 306-6868 Fax: (413) 306-6869

e-mail: info@lavozhispanact.com
www.lavozhispanact.com



ESCANEA EL "CÓDIGO QR"
PARA ENTRAR A LA WEB
DE LA VOZ HISPANA