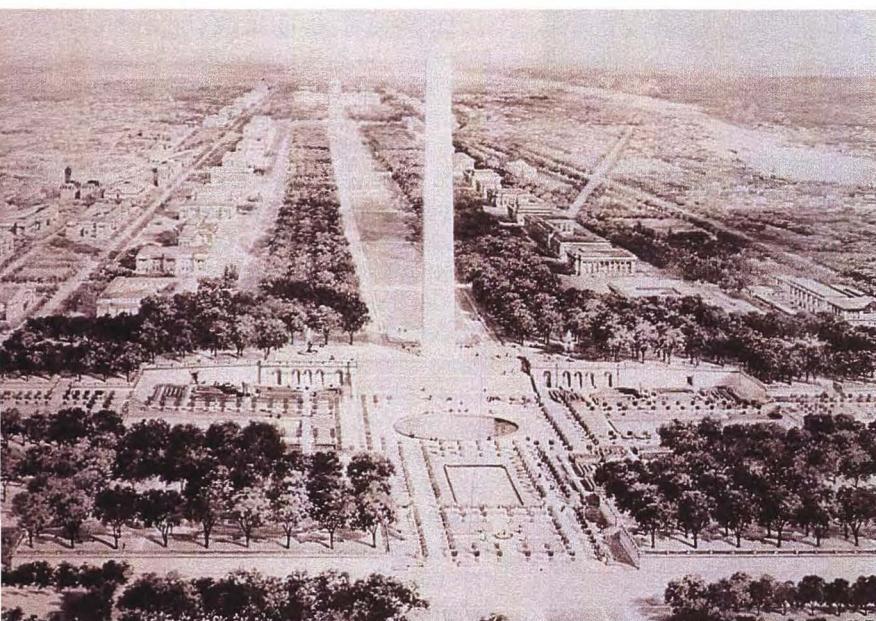


Un plan para la mejora ambiental de las avenidas Constitution e Independence de Washington

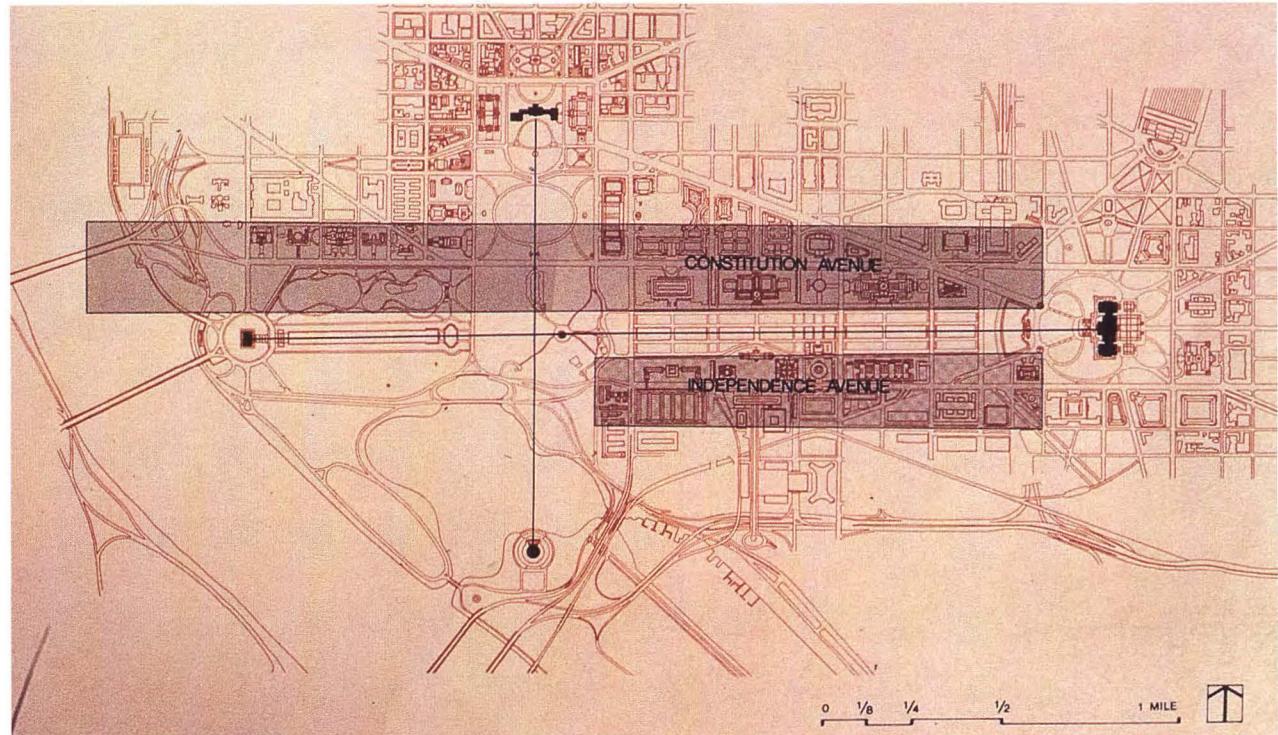
Abel Enguita



Como agencia de planeamiento de carácter central al servicio del Gobierno Federal de los EE. UU., en el ámbito de la capital de la nación, la National Planning Commission acometió a finales de los años setenta, la preparación de unos planes especiales de carácter comprehensivo para los tramos de Independence Avenue y Constitution Avenue que discurren paralelos al Mall (1) y al West Potomac Park.

Dichos tramos resultaban ser de interés federal debido a su localización céntrica en el núcleo monumental de la capital de la nación; a los usos de carácter federal implantados a lo largo de las avenidas; a su papel generador de forma, enmarcando el Mall, y a su importancia en el conjunto del plano viario de la ciudad histórica que proyectó L'Enfant. Ambos "corredores" son "grandes entradas" en la capital, pero además contribuyen a realzar la imagen del Gobierno Federal; su potencialidad como lugar para situar monumentos y estructuras simbólicas o como lugar donde los departamentos y agencias gubernamentales desarrollan su trabajo, mediante piezas culturales e intelectuales excepcionales cuales son la Smithsonian Institution o la National Gallery of Art.

Por todo ello, la National Planning Commission se planteó la necesidad de mejorar la imagen visual de las dos



Plano 1: localización

avenidas, de modo que se eliminan las incoherencias en el diseño y fines de su ordenación —que habían dado lugar a un tratamiento inconsistente de la señalización, la jardinería, la iluminación, las zonas de aparcamiento y áreas estacionales, generadoras de un entorno constituido por elementos sin relación entre sí— dándoles un carácter temático global unificador.

Asimismo, se entendió que, sin considerar explícitamente la necesidad de un diseño urbano significativo o el disfrute humano de estas calles tan singulares, era imaginable un deterioro de ambas avenidas en el futuro, convirtiéndose en simples corredores de tráfico de carácter puramente utilitario.

Con estas premisas, el estudio que se abordó no pretendía reconsiderar decisiones ya establecidas y compromisos que han aportado grandes beneficios a los corredores del Mall, sino que se adoptó un enfoque orientado a adaptar la evolución de las necesidades del usuario y del diseño, al paisaje callejero y principios arquitectónicos y espaciales ya establecidos.

CARACTERISTICAS DE LAS AVENIDAS

El plano nº 1 muestra como las avenidas Independence y Constitution están

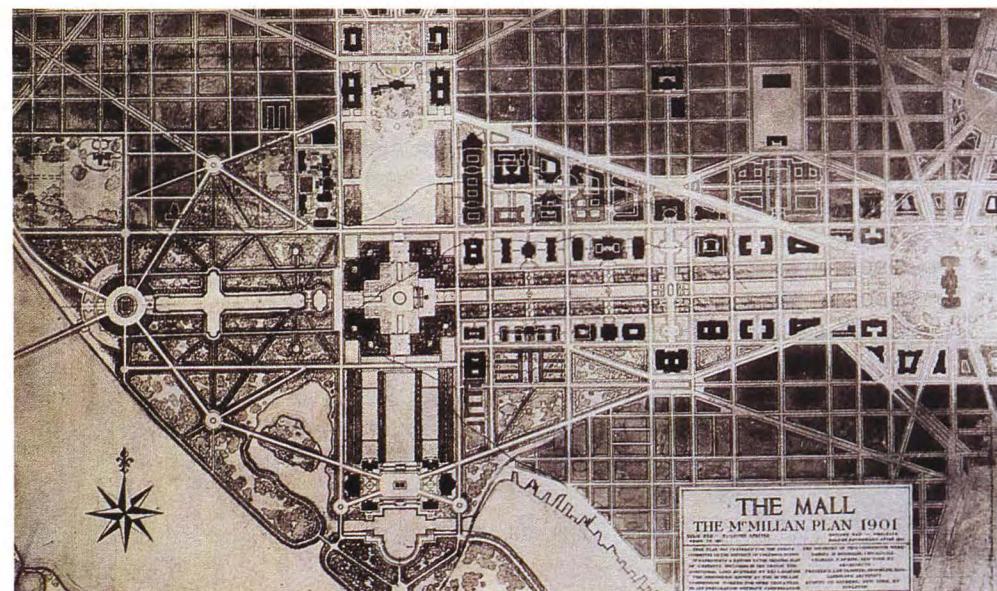
físicamente ligadas al núcleo monumental de Washington, y desempeñan un doble papel, formal y funcional, pues enmarcan el Mall y constituyen elementos básicos del plano viario de la ciudad histórica de L'Enfant. Además sirven como corredores de transporte principales para acceder a los monumentos, la Smithsonian Institution, los edificios del Federal Triangle y el Capitolio.

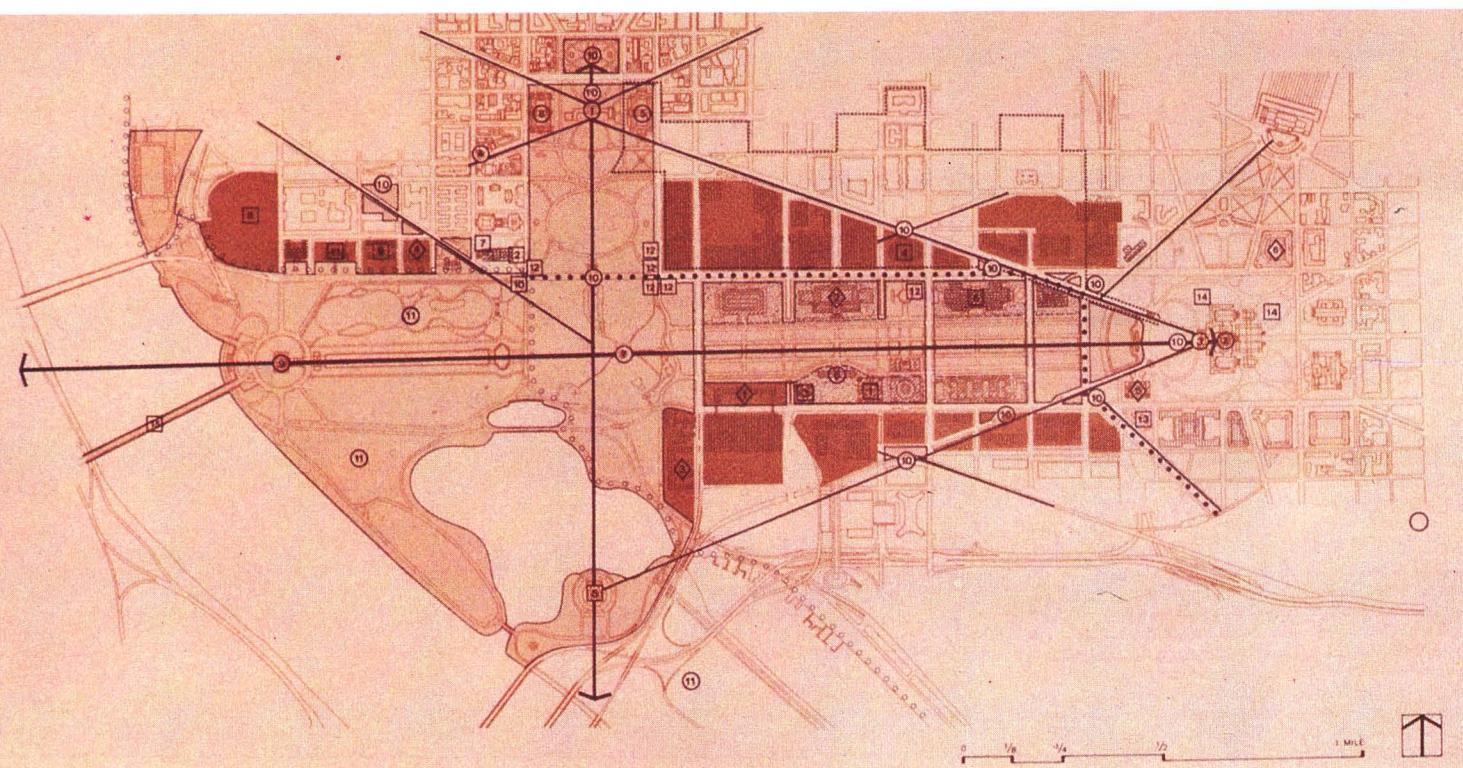
La mencionada contribución de las avenidas a los planes de L'Enfant y McMillan presta a las dos calles cierta dignidad que sólo es perceptible (hoy) en algunos tramos de Constitution, donde se mantiene una relación axial que



Plan realizado por Andrew Ellicott para la ciudad de Washington en el territorio de Columbia, 1792.

Detalle del "Mall", de Washington, en el diseño del Plan de la Comisión McMillan, 1901-1902.





Plano 2: hitos, utilización de terrenos y jurisdicción

SIGNOS	
<input type="circle"/>	HITOS DE 1.ª CATEGORÍA
1	Casa Blanca.
2	Capitolio.
3	Terraza y escaleras occidentales.
4	Casa Octogonal.
5	Departamento del Tesoro.
6	Edificio del Smithsonian.
7	Monumento a Washington. Terrenos del Monumento.
8	Edificio de Oficinas del Ejecutivo.
9	Monumento a Lincoln.
10	Plazas, rotundas y vistas importantes de L'Enfant Plain (relacionada con área de estudio). Indica partes existentes de vistas históricas.
11	Parques oriental y occidental del Potomac y Darsena.
<input type="square"/>	HITOS DE 2.ª CATEGORÍA
1	Edificio de Artes e Industrias.
2	Unión Panamericana.
3	Freer Gallery of Art.
4	Archivos.
5	Monumento a Jefferson.
6	Galería Nacional de Arte.
7	Establos Casa van Ness.
8	Antiguo observatorio naval.
9	Academia Nacional de Ciencias.
10	Canal C & O, Casa de Esclavos.
11	Reserva federal.
12	Antiguas casetas de guarda y pilares de entrada del Capitolio.
13	Fuente Bartholdi.
14	Gruta Manantial/Estaciones de Simón/Bases de farolas.
15	Puente cementerio de Arlington. Enclave histórico nacional de la avenida de Pensilvania.
<input type="diamond"/>	HITOS DE 3.ª CATEGORÍA
1	Departamento de Agricultura.
2	Museo Nacional de Historia Natural.
3	Agencia de Grabado e Imprenta.
4	Edificio Sur. Departamento del Interior.
5	Jardín Botánico.
6	Antiguo edificio de oficinas del senado.
UTILIZACIÓN DE TERRENOS	
	Oficinas federales.
	Instituciones federales.
	Instituciones privadas.
JURISDICCIÓN	
	Terrenos del Capitolio de los EEUU.
	Administración de Servicios Generales (GSA).
	Servicio de Parques Nacionales (NPS).
	Mantenido por la institución Smithsonian o la Galería Nacional de Arte.
	Ejes principales del plan L'Enfant.
	Antigua ruta del canal de la ciudad de Washington.
	Límite fluvial de la ciudad federal en 1791-1792.

enmarcan las alineaciones de olmos y la arquitectura neoclásica.

El resto de Constitution y la mayor parte de Independence Avenue carecen de esta visión.

HITOS SINGULARES, USOS DEL SUELO Y JURISDICCIÓN

Una consideración importante para el desarrollo de planes paisajísticos para las avenidas Independence y Constitution fue la de la distribución, en relación con las mismas, de hitos significativos, estructuras, edificios y barrios históricos.

Se definieron tres categorías representativas de la importancia de los distintos elementos:

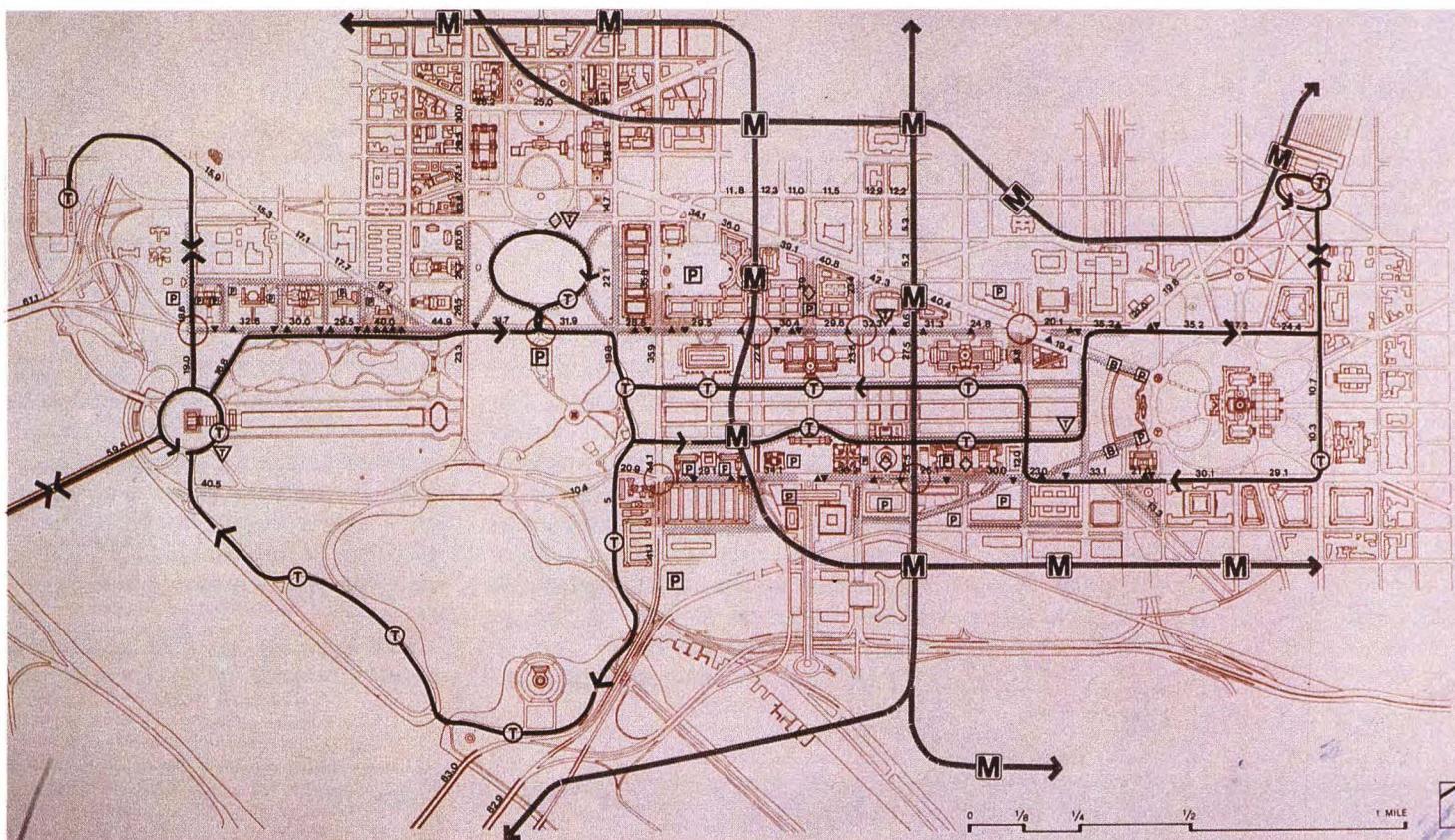
1^a categoría. Se refería a aquellos elementos que contribuían de modo significativo al patrimonio cultural nacional o al patrimonio del Distrito de Columbia y sus alrededores, e incluía edificios históricos y lugares, ya asignados como históricos, o clasificados para serlo.

2^a y 3^a categorías. Constituían unos niveles más amplios, englobando elementos importantes que también contribuían al patrimonio cultural o a la belleza visual del entorno y que deberían ser preservados o restaurados.

El plano adjunto especifica los elementos incluidos en ambas categorías y señala su ubicación. Asimismo, dicho plano define los usos del suelo y la jurisdicción correspondiente. Debido precisamente a la diversidad de jurisdicciones convergentes, el mantenimiento de las diferentes propiedades que bordean cada avenida es complejo, por la variedad de agencias implicadas. Más aún, cada edificio representa a un departamento diferente, con distintos presupuestos, planes y prioridades respecto a su preservación como elementos pertenecientes al panorama visual de la calle.

TRAFICO, TRANSPORTE PÚBLICO Y APARCAMIENTOS

El tráfico de vehículos supone, en las dos avenidas, un problema importante en relación con su aptitud para convertirse en espacios más utilizables por el peatón. Ambas constituyen corredores congestionados, a la vez que "puertas traseras" de servicio en relación con la penetración en el Mall. Situación esta última agudizada tras la reducción reciente del acceso de vehículos y del aparcamiento en el interior del Mall. Para compensar esta pérdida, el National Park



Plano 3: tráfico, tránsito y aparcamiento

Service ensayó un sistema de aparcamientos satélites, de carácter temporal, conectados con un sistema de autobús expres que comunicaba el Mall con el RFIL Stadium y el Pentágono. Pero este sistema se dejó de ampliar cuando se comprobó que el autobús no se utilizaba adecuadamente, y que los visitantes del Mall preferían llegar con su vehículo al punto de destino.

Esta situación somete a una presión adicional a las avenidas Independence y Constitution para absorber más aparcamiento sobre la calle y genera congestión, debido al número de coches que circulan en busca de un lugar donde aparcar.

Por otra parte, los túneles y puentes circundantes, aunque facilitan el flujo de vehículos y reducen la congestión sobre el Mall y otras zonas, han causado algún impacto negativo adicional en Independence y Constitution, tales como los conflictos vehículo-peatón que presentan las salidas de las vías subterráneas de las calles 12 y 9, donde los cruces peatonales han de atravesar de seis a ocho carriles de circulación.

Tras la terminación del sistema de metro, el Mall y áreas circundantes son servidas en la actualidad por diversos

medios de transporte público. Las nuevas estaciones de metro, junto con la apertura del ala este de la National Gallery of Art y el Museo del Aire y del Espacio, han generado nuevos patrones de circulación en el interior del Mall y en sus alrededores. El tráfico peatonal fluye hoy, en general, de este a oeste, siendo muchos los visitantes que utilizan la estación de L'Enfant Plaza como punto de acceso para recorrer el Mall de este a oeste.

Además, hay dos avenidas que cuentan con numerosas paradas de líneas de autobús suburbano, que atraen un público numeroso, en particular en horas punta. Desde estos puntos, la gente cruza por numerosas esquinas e intersecciones a lo largo de las avenidas y del Mall, o espera en largas colas al autobús durante la hora punta de la tarde. Sin embargo, estas zonas apenas cuentan con asientos o estructuras necesarios para la protección climática.

Otros medios de transporte público son los "tourmobiles", que operan dentro y alrededor del Mall, Constitution Gardens, la Elipse y área del monumento a Washington, además de taxis, autobuses de tour-operadores privados etc. (Ver plano adjunto)

SIGLOS

- PUNTOS DE CONFLICTO PEAT/AUTO
- ZONAS DE CONCENTRACION PEATONAL
- METRO
- AUTOBUS TURISMO
- ▲ PARADAS DE AUTOBUS
- ▼ TOURS PRIVADOS
- ◇ TAXIS
- AUTOMOVIL
- ZONAS DE ESTACIONAMIENTO DE AUTOBUSES
- ESTACIONAMIENTO EN CALLE
- VOLUMENES MEDIOS DE TRAFICO EN DIAS LABORALES
(EXPRESADO EN MILES)

Vista interior del metro de Washington.



PLANES Y PROPUESTAS

En los años pasados (últimos 20 a 25 años) se desarrollaron diversos planes y propuestas con el fin de introducir mejoras en el Mall y área circundante, que podrían afectar potencialmente el desarrollo futuro de las avenidas Independence y Constitution. Del conjunto de ellos (enumerados en el plano adjunto) se incluye en este apartado una breve descripción de alguno, considerado de mayor relevancia en relación con su impacto en dichas avenidas.

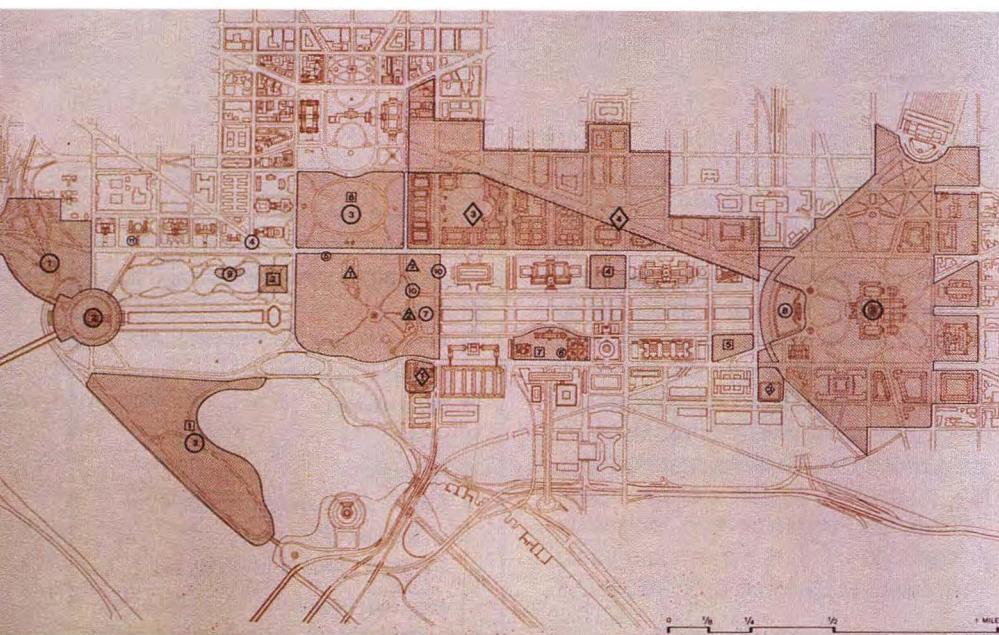
- Edificio en memoria de Franklin De-

Plano 5: planes y propuestas

lano Roosevelt (señalado en el plano con 1 y 3).

El proyecto para este edificio recibió la aprobación final de todos los organismos implicados en la primavera de 1978. Dicho proyecto que debería ejecutarse a lo largo de Tidal Basin, entre los monumentos a Lincoln y a Jefferson, configuraría un entorno semejante a un parque en el que se invitaría a los visitantes a participar y experimentar muchos de los aspectos de la vida de F. D. Roosevelt y su época.

Este proyecto no afectaría directamente a ninguna de las dos avenidas.



SIGNS

□ EDIFICIOS PROPUESTOS

- 1 Centro Memorial Interpretativo.
- 2 Pabellón de la Constitución.
- 3 Estacionamiento subterráneo ellipse.
- 4 Pabellón de pista de patinaje sobre hielo.
- 5 Museo del hombre. Instituto Smithsonian.
- 6 Museo Africano. Instituto Smithsonian.
- 7 Feer Gallery of Art. Instituto Smithsonian.
- 8 Desarrollo Plan Maestro del Capitolio.

○ DESARROLLOS DE SOLARES PROPUESTOS

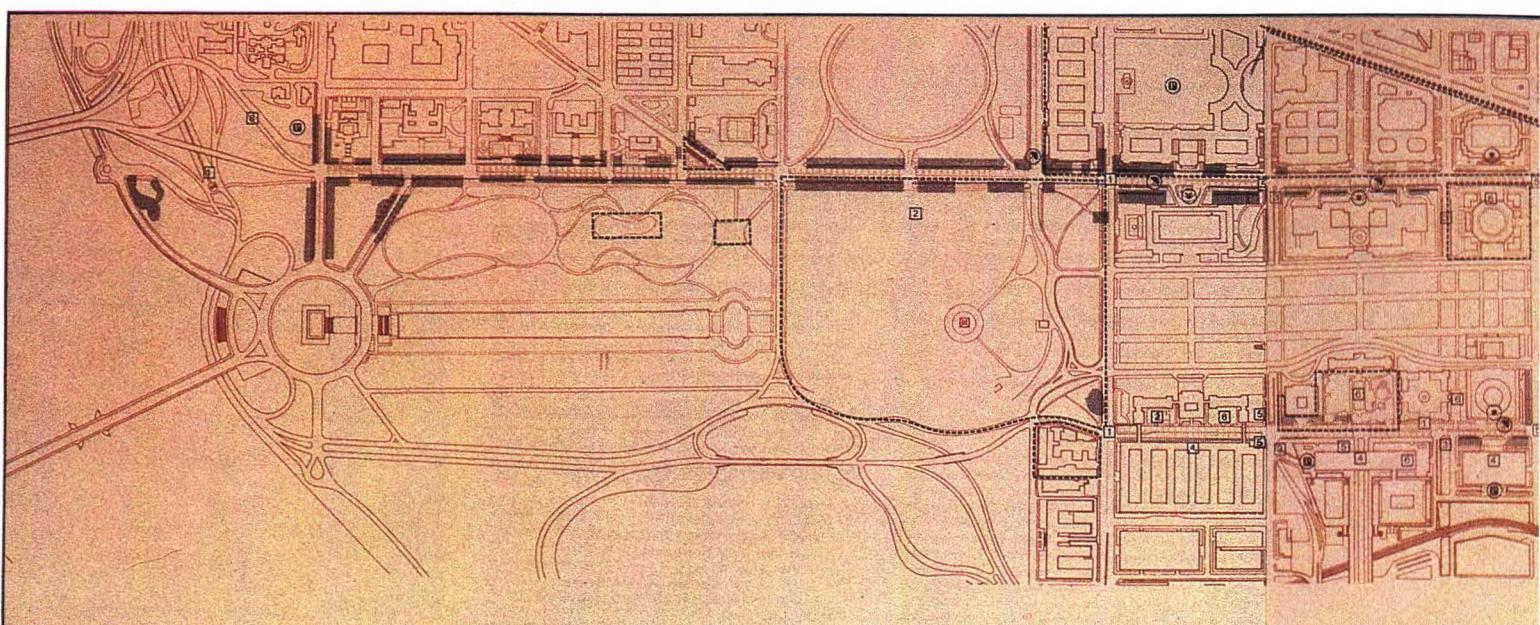
- 1 Ampliación del tramo Oeste Autopista sin peaje.
- 2 Circulación de tráfico en el Monumento a Lincoln.
- 3 Jardines y terrazas monumento FDR.
- 4 Estación terminal Avenida Virginia.
- 5 Ampliación carretera para autobuses de turismo.
- 6 Paseos y fuentes ellipse.
- 7 Nuevo desarrollo de terrenos. Monumento a Washington.
- 8 Ceremonial drive/desarrollo de estanque con reflejo de la capital.
- 9 Los 56 firmantes de la declaración de independencia.
- 10 Estudio de tráfico calles, 14 y 15.

◇ DESARROLLOS DE EDIFICIOS Y SOLARES IDENTIFICADOS PARA SU RENOVACION

- 1 Edificio Auditors.
- 2 Plaza Hubert, Humphrey.
- 3 Nuevo desarrollo triángulo federal.
- 4 Nuevo desarrollo Avenida de Pensilvania

△ DESARROLLOS DE EDIFICIOS Y SOLARES IDENTIFICADOS PARA SU ELIMINACION

- 1 Estacionamiento. Terrenos del Monumento a Washington.
- 2 Centro de visitantes existente. Terrenos del Monumento a Washington.
- 3 Estación para confort de remolques. LIMITES DEL AREA DE DESARROLLO DE LA AVENIDA DE PENSILVANIA
- AREAS DE IMPACTO



Sin embargo, la ejecución del plan apor- taría unos servicios al visitante que son necesarios, fomentaría las visitas peatonales y estimularía la zona suroccidental del West Potomac Park (reforzando la geometría expresada en el Plan de McMillan).

- El Plan de Ordenación del Capitolio (señalado en el plano 8).

Una ley de apropiaciones de 1976, autorizaba al arquitecto del Capitolio a preparar un nuevo plan para el futuro desarrollo de los terrenos del Capitolio. El plan incluía recomendaciones referentes a ubicaciones alternativas para

nuevas edificaciones, ampliaciones subterráneas del Capitolio, nuevas conexiones subterráneas para la House y la oficina del Senado, así como un sistema de cintas rodantes para uso de personas que habría de situarse en el túnel del ferrocarril bajo la calle 1. Un objetivo establecido del plan es reducir los viajes en automóvil y reducir los problemas de aparcamiento en el área del Capitolio.

Dado que el Capitolio y terreno circundantes son un eje visual importante y un punto focal para las dos avenidas, el plan tenía una directa relevancia respecto a las mejoras de las avenidas

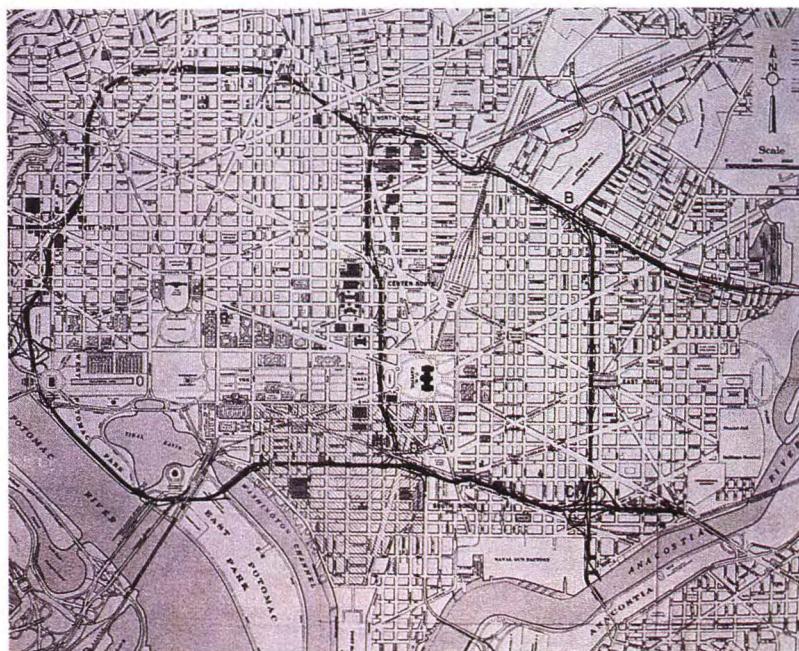
propuestas. Además, el plan afectaría al solar vacante entre Louisiana Avenue y la calle 1, directamente en frente del Jardín Botánico, opinándose que en este lugar se necesitaba una estructura que equilibrase el edificio del Jardín Botánico, directamente al otro lado del Mall y que encuadrarse mejor el eje axial a lo largo de la avenida, hasta su punto focal en Capitol Hill.

- Extensión de la autopista del suroeste (señalado en el plano 1). En 1950, la National Capital Park and Planning Commission (Comisión de Planeamiento y Parques de la Capital Nacional) publicó un plan general para la capital en el que se proponía un anillo interior con una ramaficación en el sur identificado como una "vía-parque expres" para facilitar los viajes interestatales a través del centro.

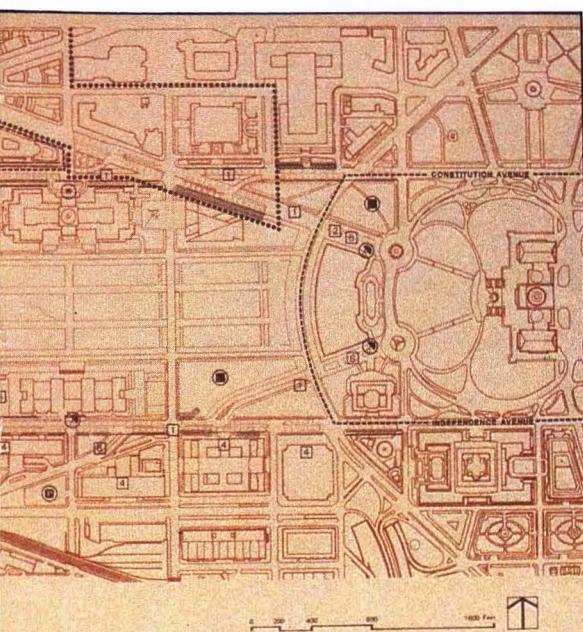
Desde entonces, se han desarrollado diversos planes subsiguientes que han sido revisados por la NCPPC, incluyendo:

- Un plan para la realización del túnel y plaza en el Lincoln Memorial.
- Un plan para el año 2000 que trazaba una ramaficación del anillo interior desde la zona del Lincoln Memorial a la calle 4.
- Un Plan General de Ordenación para el Mall que incluía ocho áreas diferenciadas en las que se elimina el tráfico de superficie más importante y cerraban al coche privado zonas extensas.
- Un plan revisado para realizar un túnel bajo el Estanque Reflectante, tras haberse puesto de manifiesto que no era factible hacerle bajo el Lincoln Memorial. (Posteriormente se recomendó a la NCPPC un trazado alternativo para la extensión de la autopista que causaría menos impacto en el área del Mall).

Propuesta de "loop" interior de autopistas, 1955.



Plano 6: potenciales e imperativos



SÍGNOS

POTENCIALES

- PAISAJE
- EQUIPAMIENTO LIGERO
- ENTRADAS A MUSEO POR LA CALLE
- VENDEDORES
- SOLARES VACIOS PARA EDIFICIOS
- MUROS CON REMATE
- ZONAS DE ESTACIONAMIENTO
- PLANES Y PROPUESTAS

IMPERATIVOS

- NORMAS PARA LA CIRCULACIÓN DE VEHICULOS
- BIRNAS PARA ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS
- FISURAS ESPACIALES A LO LARGO DE AVENIDAS
- RETARANQUEO DE EDIFICIOS NO RELACIONADOS ENTRE SI Y ESTILOS ARQUITECTONICOS
- NORMAS DE INGENIERIA
- USO DE TERRENOS Y JURISDICCIONAL
- PLANES Y PROPUESTAS

Cuando se planteó esta ambiciosa propuesta había una creciente oposición a la construcción de autovías urbanas y sus impactos asociados de ruido, polución atmosférica y congestión de tráfico.

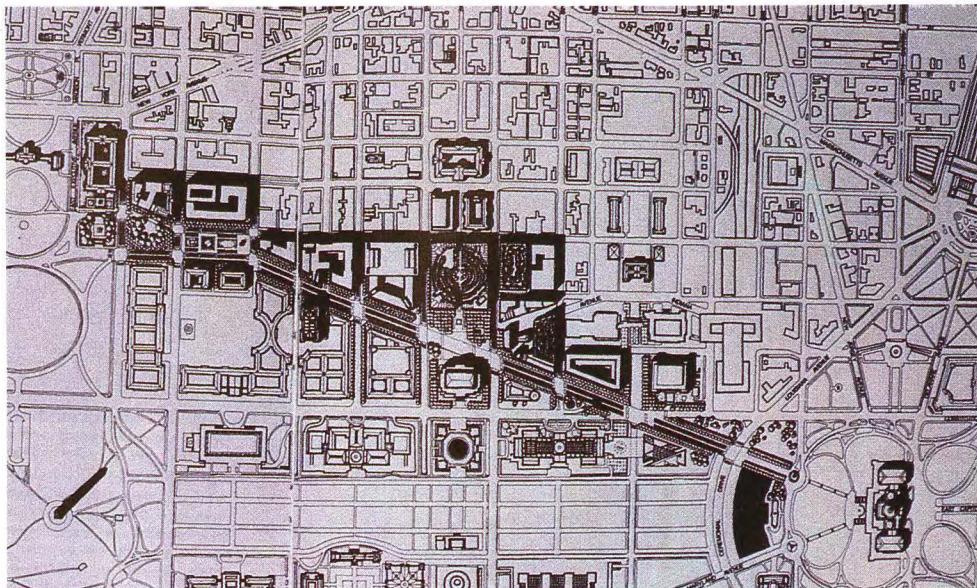
Por dicho motivo, el distrito de Columbia adoptó la política de no construir en la zona central nuevas vías arteriales y transfirió los fondos correspondientes al metro. Posteriormente, en 1980, el Departamento de Transporte del distrito de Columbia se propuso suprimir la autovía del Suroeste del sistema interestatal, pero antes de ello había de fijarse una alternativa de transporte.

La terminación de la I-66, por otra parte, se pensaba que agravaría la situación, debido a que esta nueva carretera interestatal terminaría en Constitution Avenue, sin conectar con alguna arteria principal capaz de absorber un volumen de tráfico tan importante.

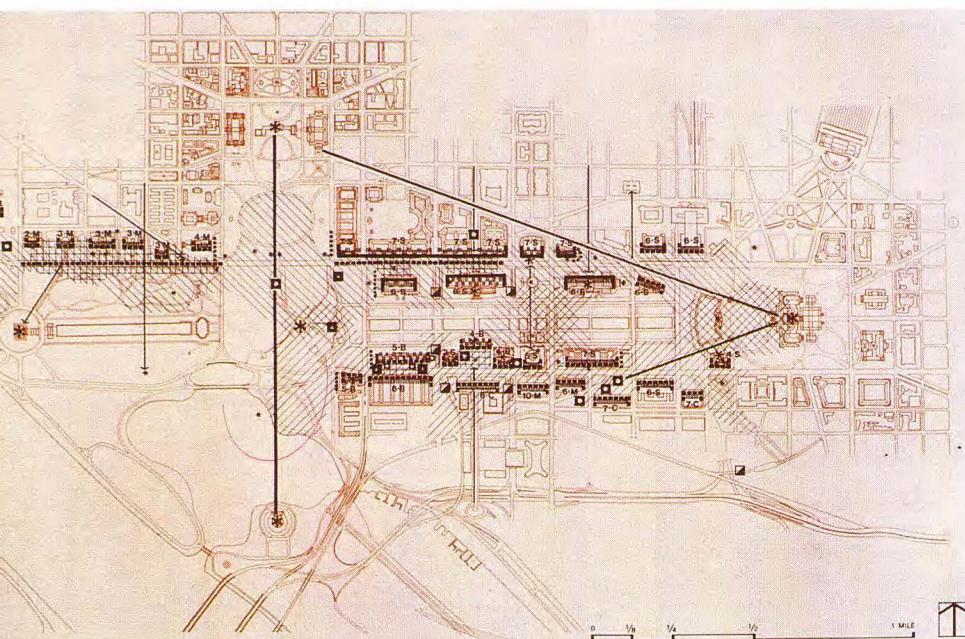
- Reordenación de Pennsylvania Avenue.

La Pennsylvania Avenue Development Corporation (PADC) es un empresa pública estatal creada por el Congreso en 1972. Dicha entidad, en 1974, diseñó un plan para la ordenación de la Avenida de Pensilvania según el cual —con el obje-

Plano ilustrativo del diseño de la Avenida Pensilvania, 1977.



Plano 7: análisis



SIGLOS

VISTAS

- Vistas de elementos.
- ← Vista de elementos secundarios.
- Vistas axiales.

ELEMENTOS

- * Estructuras monumentales importantes.
- * Elementos de edificación.
- * Elementos de paisaje callejero.

- ELEMENTOS NEGATIVOS
- Autopistas y pases subterráneos.
- Estacionamientos y espacios dominados por vehículos.
- Edificios y estructuras temporales.

EDIFICIOS

- FACHADA DE EDIFICIOS COLECTIVOS
- Continua.
- Interrumpida.

- EDIFICIO CON FACHADA
- Uniforme.
- Intermedio.
- Ondulado.
- Límites importantes.

MATERIALES DE EDIFICACION

- C Cemento.
- P Piedra.
- L Ladrillo.
- M Mármol.

Número de pisos

DEFINICION ESPACIAL

- /// Abierto.
- Cercado.
- Espacios abiertos
- XXXX superpuestos.

tivo de aportar a esta zona en decadencia de la ciudad importantes beneficios económicos, físicos y sociales— ésta sería totalmente reordenada, realizándose dobles y triples filas de árboles y pavimentándola con un enladrillado.

Asimismo se le dotaría de un alumbrado especial y otros atractivos para el peatón que hicieran de la calle un lugar seguro que invitase al paseo. Asimismo, se ordenarían diversos espacios abiertos públicos tales como Western Plaza, Market Square y John Marshall Place.

La principal cualidad del plan de la PADC radica en la simplicidad de su refinado enfoque. La consistencia y uniformidad en las alineaciones de árboles, el alumbrado, los materiales de pavimentación e incluso los sistemas de mantenimiento previstos eran conceptos simples pero fuertes que crearían una imagen definitiva del paisaje de la vía. La reordenación de Constitution Avenue debería coordinarse con los elementos confluentes en la escena visual que ofrecía Pennsylvania Avenue, lo que contribuía a facilitar una clara transición entre el área central de Washington y el Mall.

CONCEPTOS DE DISEÑO ALTERNATIVOS

Las avenidas Independence y Constitution son dos de los principales puntos

de entrada a la capital de la nación. ambas emmarcan el Mall y definen el núcleo monumental de la ciudad. Pero sin embargo, es más significativa la relación simbólica que cada avenida tiene con los edificios y monumentos que incorporan y conectan. Constitution Avenue es la avenida establecida, que conecta las tradiciones fundacionales del país: banca, comercio e industria, ciencia y tecnología y justicia. Su arquitectura es clásica, dentro de un contexto de un diseño urbano coordinado. Tiene una imagen universal, inmediatamente reconocible.

Independence Avenue es la avenida no establecida aún, cuyo futuro está por determinarse. Conecta elementos que simbolizan las nuevas y más complejas formas de gobierno y la sociedad actuales: salud, educación, bienestar, transporte y tecnologías especiales. Su arquitectura y definición espacial están menos organizadas, sin relación estilística y en ciertos aspectos caóticas.

Además, las dos calles se cruzan con otros varios ejes visuales principales hacia y desde el Capitolio, tales como los definidos por las avenidas de Pennsylvania y Maryland. El centro monumental está bien servido por transporte colectivo, pero tanto Constitution como Independence son principalmente corredores de vehículos en los que la circulación y atractivos peatonales han sido ocurrencias tardías.



SIGNOS

ACTIVIDADES USUARIO

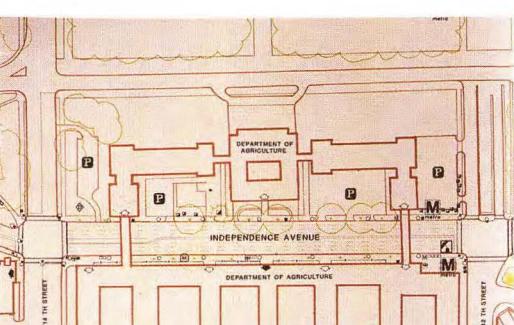
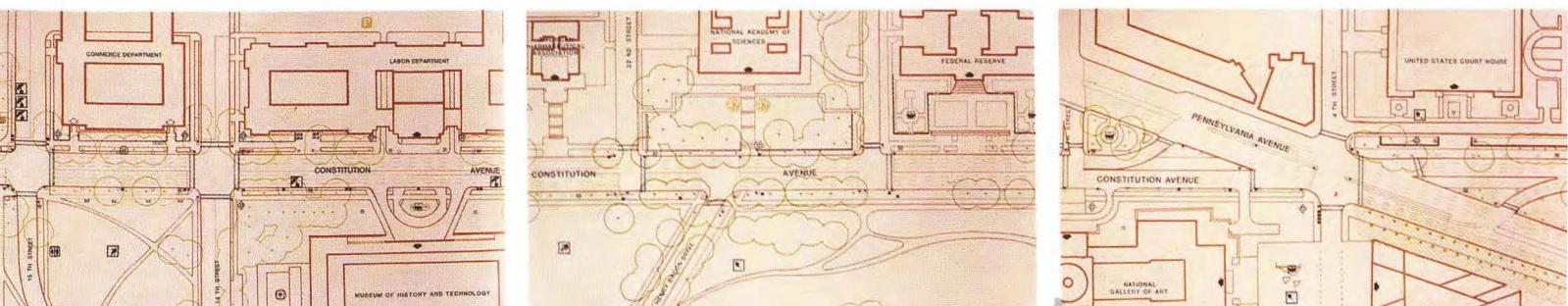
- ☒ Esparcimiento pasivo (paisajes, etc.).
 - ☒ Esparcimiento activo (juegos al aire libre).
 - ☒ Esparcimiento estructurado (minibéisball, etc.).
 - ☒ Vendedores.
 - ☒ Asesos.
 - ☒ Estacionamiento.

PAISAJE

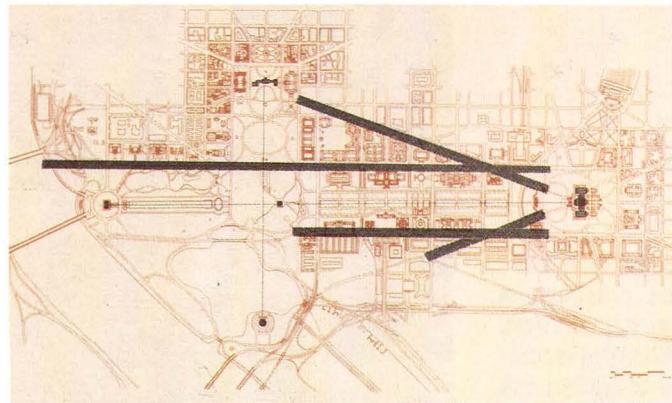
-  Árbol de sombra maduro.
 -  Árbol de sombra maduro, en mal estado.
 -  Árbol de sombra joven.
 -  Árbol de flor.
 -  Árbol conífero.
 -  Sombra de árboles adyacentes.

INSTALACIONES CALLEJERAS Y PEATONALES

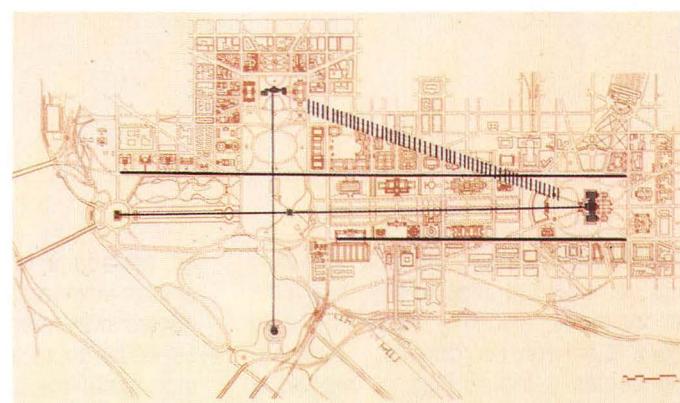
- o Farolas.
 - o Luces de tráfico.
 - Cabina de servicios (boca de incendios, control de tráfico, cabina de llamadas a la policía).
 - o Asta de bandera.
 - o Máquina vendedora de periódicos.
 - o Banco para descanso.
 - Plantadora.



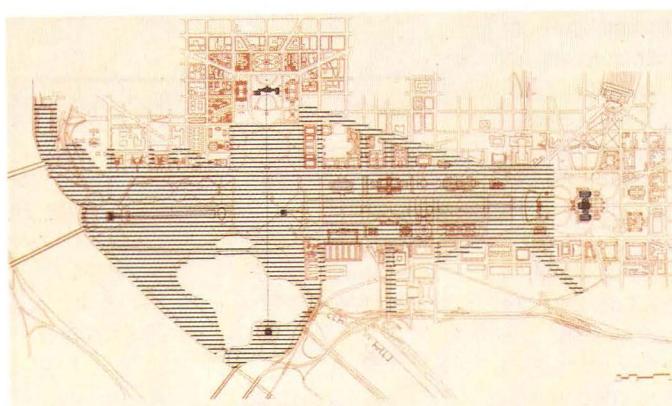
- ✉ Buzón de correo.
 - 🚍 Parada de autobús.
 - 🚍 Parada de autobús cubierta.
 - 🚇 Estación de metro.
 - 🏬 Directorio de centro comercial.
 - 🏢 Directorio de edificios.
 - ➡ Entrada principal a edificio.
 - ➡ Entrada secundaria a edificio.
 - ➡ Acceso restringido.
 - ➡ Estatua, escultura o monumento.
 - ➡ Fuente o elemento acuático.
 - ➡ Paso de peatones.
 - ➡ Valla o cerca metálica.
 - ➡ Muros y cornisas.



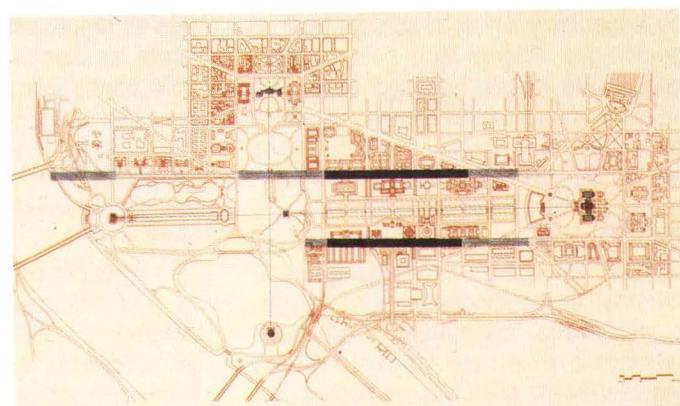
Alternativa 1



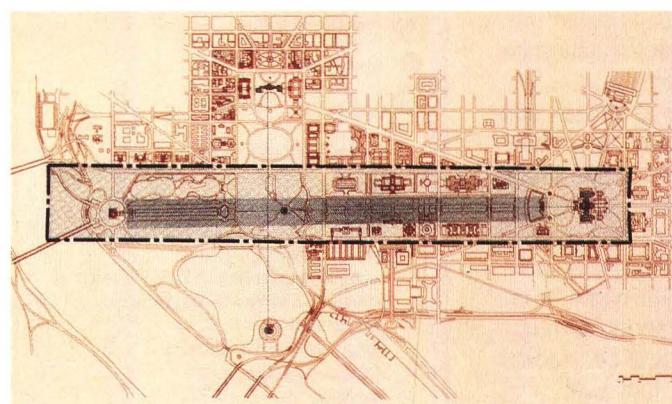
Alternativa 4



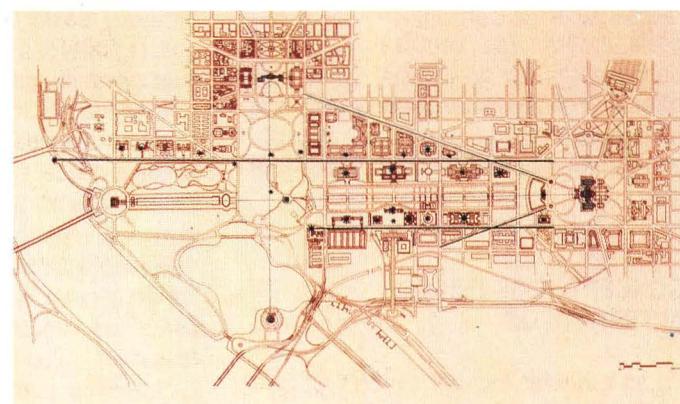
Alternativa 2



Alternativa 5

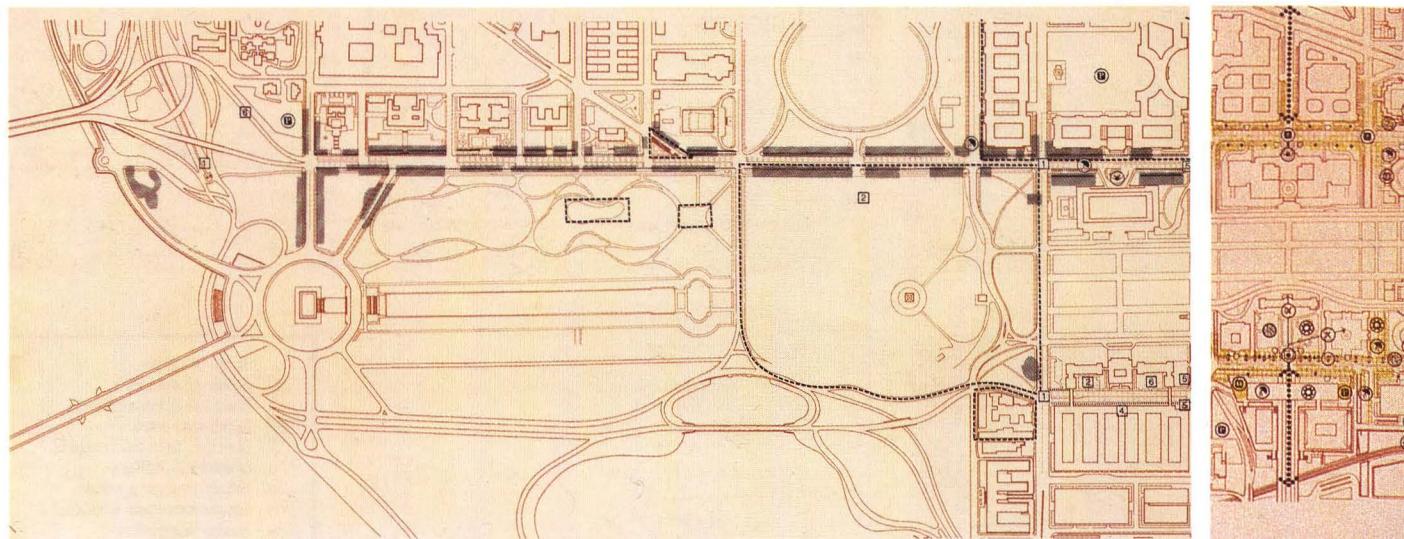


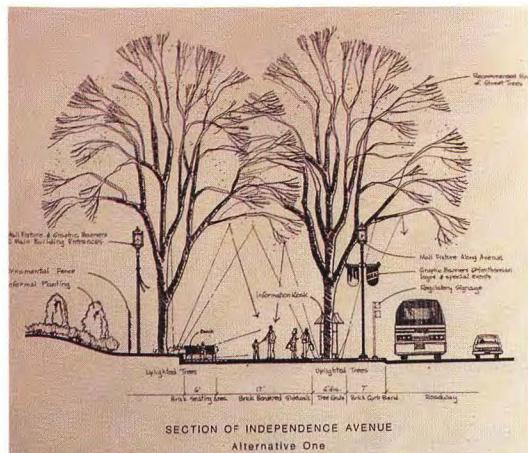
Alternativa 3



Alternativa 6

Plano 8





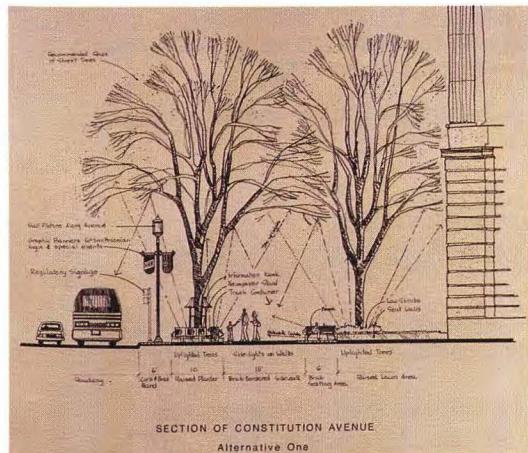
Como una especie de esfuerzo simbólico para fomentar que la nación y sus áreas urbanas se orienten cada vez más hacia el transporte colectivo y peatonal, se planteó aplicar, para ambas avenidas y el centro monumental, una política clara para el establecimiento de estos dos modos alternativos de transporte.

En base al inventario de elementos integrantes y análisis de la problemática de las dos avenidas, se desarrollaron varias propuestas generales alternativas que se describen resumidamente a continuación.

ALTERNATIVA 1. Plantea tratar a cada una de las avenidas, Pennsylvania, Maryland, Independence y Constitution, con un mismo énfasis, diseño y materiales y programa. Este objetivo podría lograrse en muchos aspectos, tales como anchuras de calzadas y accesos, alumbrado, señalización gráfica, mobiliario, asignación de usos y situación de esculturas y monumentos.

ALTERNATIVA 2. Destaca el papel de Pennsylvania Avenue como la avenida más significativa de la nación y trata a las otras avenidas como menos importantes aunque con un papel contribuyente o de apoyo.

ALTERNATIVA 3. Trata las avenidas como una parte homogénea del patrón viario del centro monumental en su conjunto sin distinciones relevantes entre ellas.

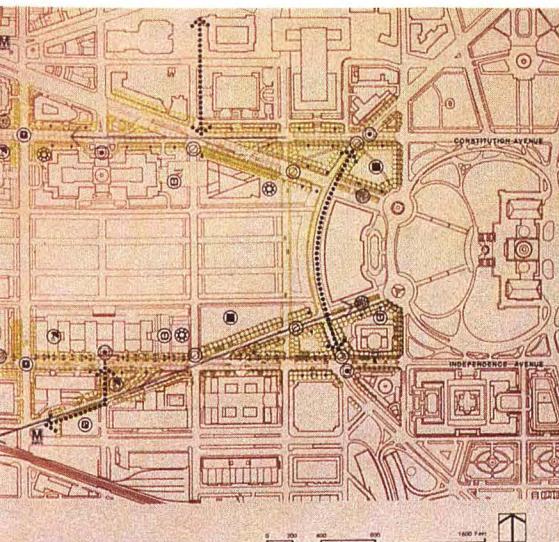


ALTERNATIVA 4. Utiliza la variedad dentro del sistema de avenidas-corredor existente para minimizar cambios innecesarios. Preserva y realza las mejores secciones de las avenidas y concreta las mejoras a lo largo de las avenidas donde más se necesita.

ALTERNATIVA 5. Subraya la función actual de cada avenida de unificar y definir el Mall. Conceptualmente, el Mall se extendería más allá de sus límites actuales hasta las fachadas de las oficinas federales que dan al Mall.

ALTERNATIVA 6. Resalta el papel de las avenidas como "museos" y utiliza el paisaje viario para interpelar los sucesos históricos y culturales significativos y los elementos físicos que son parte del pasado, presente y futuro de las avenidas.

Abel Enguita Puebla
Arquitecto Profesor titular
de Urbanística de la ETSAM



SIGNOS

ARBOLES DE CALLE

- Doble fila paralela de especies semejantes.
 - Aumentar acera para plantar árboles.
 - ← Reforzar continuidad.
 - Zona de elementos especiales.

TRATAMIENTO DEL NIVEL DEL SUELO

- Areas especiales para plantación estacional.

NORMAS PEATONALES

- Circuito exclusivo para peatones.
 - Barreras de control de tráfico
 - Mejorar y promocionar la circulación peatonal.

 Mejora acceso a pie.

- AVENIDA COMO MUSEO
 - █ Futuros edificios.
 - ▲ Monumento en consideración
 - ◎ Área para exposiciones al aire libre, placas interpretativas.

AMUEBLAMIENTO CALLEJERO

- Hornacinas y bancos de sentarse y máquinas vendedoras de periódicos.
 - Directorios de centro comercial.

GRAFICOS/SEÑALIZACION

- Sistema de señalización de centros comerciales.

DIRECTORIOS ESPECIALES

- Estandares y banderas.

(1) Mall: paseo arbolado que discurre entre el Capitolio y el Monumento a Abraham Lincoln.

AGRADECIMIENTOS

Este artículo se ha elaborado a partir de la información en gran parte facilitada por la National Capital Planning Commission, agencia de planeamiento en la capital nacional del gobierno federal de EE. UU.