

## LES AIRES PIETONNIERES EN MILIEU SAUVEGARDE

La conversion de la totalité, ou au moins d'une grande partie du réseau de voies des secteurs sauvegardés, en aires de circulation pour piétons, se présente comme une double nécessité dans ces périmètres.

Des raisons de sauvegarde de l'intégrité de l'image urbaine ainsi que de la substance bâtie des immeubles historiques, impliquent en premier lieu l'exclusion, dans la mesure du possible, du trafic motorisé des noyaux historiques.

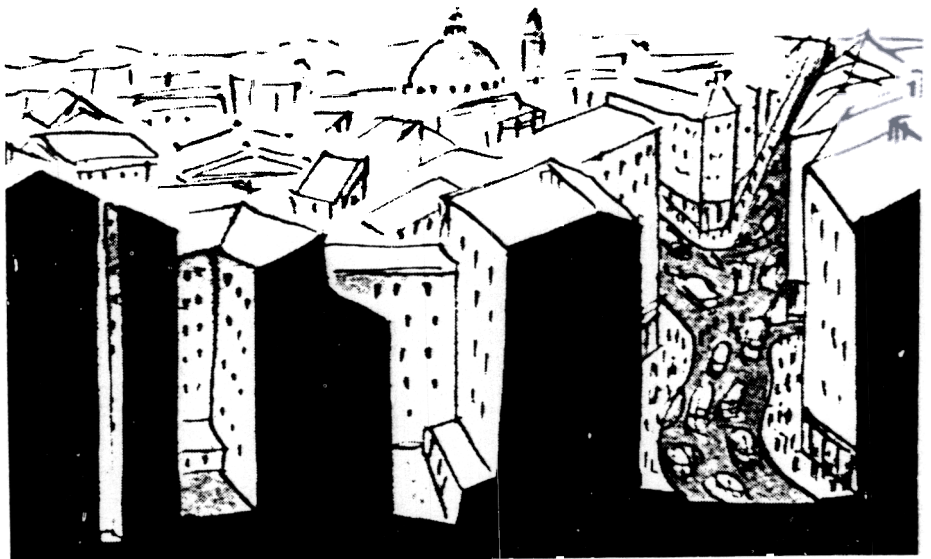
*Des conceptions urbanistiques totalement modernes, d'autre part, dictant le principe de la séparation et de la différenciation des surfaces vouées au trafic motorisé de celles destinées à la circulation des piétons dans les nouveaux centres résidentiels, nous amènent à l'adoption de solutions analogues dans le cas des centres urbains historiques.*

Nous voulons insister sur les résultats esthétiquement déplorables pour l'unité de l'image urbaine, produits par l'introduction brutale, sur les réseaux de la voirie urbaine au cours des 100 dernières années, des moyens de transports motorisés. Ces corps étrangers que sont les voitures et les tramways, obstruent les rues et les places — d'une surface insuffisante — des noyaux urbains historiques et déforment l'image de la rue par la présence de voies ferrées, de lignes électrifiées et de divers signaux et panneaux que nécessite la réglementation du trafic motorisé. Les vibrations mécaniques d'autre part, et les gaz d'échappement, nuisent continuellement, non seulement à la santé de la population, mais aussi aux bâtiments historiques dont ils menacent l'équilibre statique, dont ils corrodent la surface, leur portant de graves préjudices.

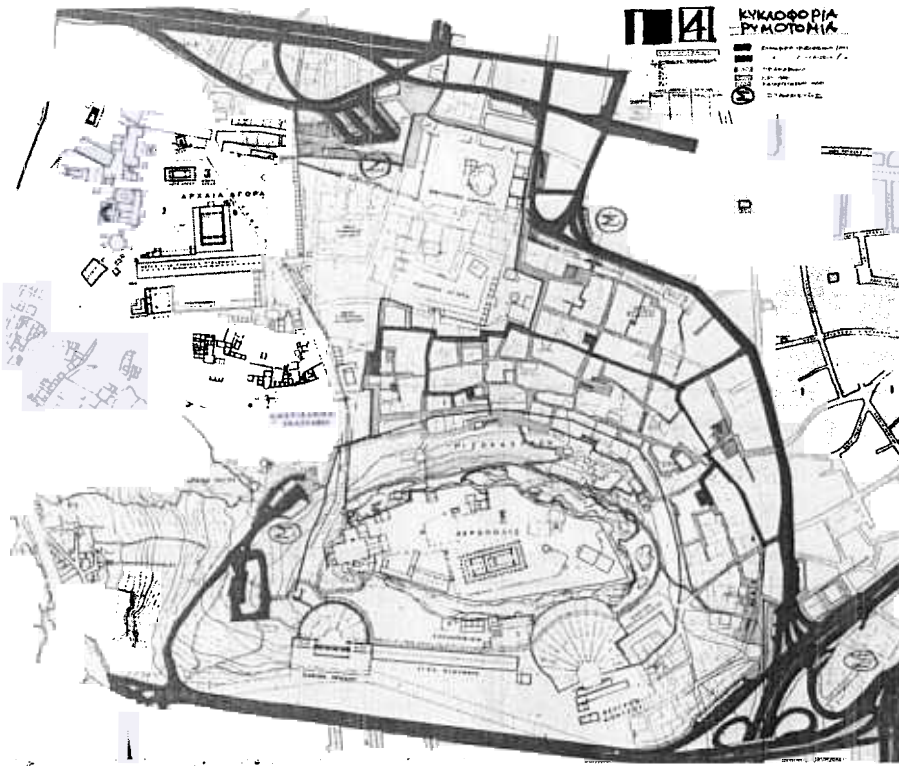
Ces réseaux de voirie urbaine, d'ailleurs conçus pour la circulation des piétons, et à la rigueur (au cours des derniers siècles) des attelages de chevaux, présentent la plupart du temps un tracé irrégulier et des caractéristiques géométriques (largeur, pente etc.) fort incompatibles avec la présence de moyens de transport motorisés.

*Le caractère de la voirie exige donc souvent le rétablissement des fonctions originelles (aires de piétons).*

La présence des dangers déjà mentionnés ainsi que les influences néfastes du trafic motorisé sur les centres historiques, ne sont pas des raisons suffisantes pour arriver à les débarrasser définitivement de ce fléau devenu presque indispensable, surtout dans le cas de quartiers historiques formant le noyau monumental de grandes métropoles (Rome, Paris).



1. - Croquis de Adolf Abel, illustrant sa proposition d'exploitation des espaces intérieurs des îlots. (Régénération des vies — 1950.) Etat actuel et état après restructuration possible.



2. - La vieille ville d'Athènes, « Plaka », ses abords et les espaces archéologiques environnants. Proposition de l'auteur pour la réglementation de la circulation dans ce secteur.

En noir : Les principales voies d'accès et la rue Hadrien. Celle-ci est élargie par la démolition unilatérale d'une rangée de bâtiments, et, disposant ainsi d'une largeur de 12 m, elle devient un anneau semi-périphérique praticable dans les deux sens par les voitures.

Quatre parkings, (dont deux sont des garages en sous-sol en haut et en bas à droite) désignés par un Σ, d'une capacité totale de 300 places, sont prévus aux quatre points d'entrée vers la vieille ville. Ces points sont : en haut à gauche, l'entrée vers les champs de fouilles réunis des Agoras classique et romaine. En haut et en bas à droite, les extrémités de la rue Hadrien et en bas à gauche, le point crucial d'accès à l'Acropole, l'Aréopage, l'Agora et « Plaka ».

En gris foncé : la fourche des voies de pénétration pour le trafic motorisé (présence limitée aux heures matinales).

En gris clair : le réseau des voies sinueuses, converties en aire exclusive pour piétons (nul point n'est éloigné de plus de 250 m des parkings sur la périphérie).

Hachuré : nouvelles sections de rues et places projetées.

Dans ce cas, la construction de réseaux de lignes souterraines de chemins de fer métropolitains (réseau inexistant à Rome, très dense à Paris, auquel s'ajoute le nouveau Métro Express Régional), ainsi que l'interdiction de la circulation, dans un périmètre central, des voitures privées (mesures qui, soit dit en passant, n'a encore été prise jusqu'à ce jour, dans aucune grande ville européenne, mais qui devient de plus en plus inévitable), se présentent comme les seuls remèdes, quoique partiels, à la congestion et à la déformation des centres-villes historiques saturés.

*S'il s'agit, par contre, de petites villes historiques homogènes ou de quartiers historiques au caractère résidentiel prononcé, on est tenté, sous certaines conditions, d'entreprendre la*

*en aire de circulation exclusivement réservée aux piétons. Les solutions possibles sont diverses et dépendent de l'étendue, de l'emplacement et de la structure de chaque noyau historique.*

Par ailleurs, la création de réseaux de voies pour piétons constitue une préoccupation majeure de l'urbanisme contemporain (et selon toute vraisemblance aussi futur), étant donné que le besoin de recréer un espace urbain à l'échelle et à l'usage exclusif de l'homme, nettement séparé des réseaux du trafic motorisé, se fait sentir un peu partout en Europe.

Les principaux partis proposés dans ce sens, lors de la création de nouveaux ensembles urbains, sont au nombre de deux :

Lorsqu'il s'agit des centres des services tertiaires ou de grands ensembles d'habitations urbaines



3. - Schéma du trafic dans le centre-ville historique de Munich. En pointillé les zones piétonnières. Première tentative — à grande échelle — réalisée en Europe.

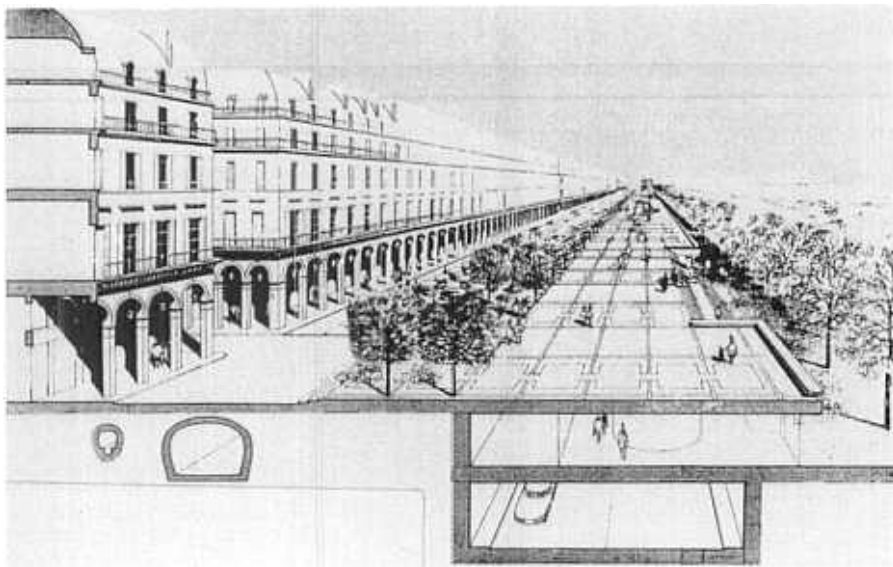
nes (par exemple : les opérations de grande envergure, « Front de Seine » et « Défense » à Paris), la séparation de la circulation sur des niveaux superposés est le plus souvent retenue. Selon ce parti, les voies du trafic motorisé et les voies ferrées sont disposées aux niveaux inférieurs (sous-sols et sol naturel), tandis que sur les premiers niveaux surélevés sont disposées les voies et places exclusivement réservées aux piétons ainsi que des jardins sur des terrains « artificiels ». Cette solution — fort onéreuse et par là même souvent difficilement réalisable — constitue la formule idéale de coexistence indépendante (et en corrélation étroite) des diverses surfaces de circulation : des niveaux inférieurs où se trouvent également les aires de stationnement des véhicules, on accède par des liaisons verticales (ascenseurs, escaliers roulants, etc.) directement aux terrasses-aires pour piétons, ainsi qu'aux étages supérieurs réservés aux affaires, à l'habitation et à l'administration.

Par contre, dans le cas de nouvelles unités d'habitations en banlieue ou de villes-satellites, le coût du parti précédent étant prohibitif, on a eu le plus souvent recours à la disposition des immeubles d'habitations selon un système de « communautés » de divers degrés. Ces « communautés », allant du voisinage à la ville-satellite, sont équipées de « centres » de divers types (centres administratifs, commerciaux, culturels, scolaires, etc.) entourés de groupes d'habitations.

La séparation de la circulation des piétons du trafic motorisé est ici tentée sur un seul niveau, celui du sol naturel, et présente pour cela des difficultés certaines : les axes principaux du trafic motorisé urbain et interurbain contournent et séparent les différentes « communautés ». De ces axes, des voies de pénétration amènent les véhicules jusqu'aux « centres ». Sur la périphérie des aires résidentielles sont disposées des surfaces de stationnement au niveau du sol,



4 - Trois alternatives de propositions pour l'aménagement du quartier de la cathédrale à Cologne.



5 - Projet de conversion de la rue de Rivoli, à Paris en esplanade piétonnière monumentale.

tandis qu'à l'intérieur de ces aires résidentielles des voies pour piétons acheminent à pied les habitants vers les « centres » de leurs communautés.

Ce parti, adopté des centaines de fois dans tous les pays européens au cours des 20 dernières années, a présenté en dépit du désir de rétablir une aire de circulation réservée aux piétons, de graves inconvénients qui ont abouti à la maladie sociale dite « des grands ensembles ». La « cité verte » (plus ou moins selon le cas) n'a pas pu offrir à l'homme le sentiment « d'urbanité », la sensation de vivre dans un « devenir urbain » et de participer à une vie sociale. Par la suppression de la rue marchande, le devenir, le « happening » urbain s'appauvrit intolérablement. Une sensation nouvelle de monotonie et d'isolement, tant pratique que psychologique, opprime les habitants.

Ces dangers d'isolement et d'ennui ne peuvent se présenter dans un noyau historique, étant donné la densité de son tissu urbain et la vivacité du caractère de l'« image de sa rue » faite d'expériences tant esthétiques que psychologiques.

Dans le cas de centres urbains historiques, la reconversion du réseau de leurs rues en aires pour piétons, crée (au-delà de la protection de l'intégrité de l'image urbaine) des conditions nouvelles psychologiquement salutaires à l'homme.

*La promenade à pied sur l'ensemble du réseau des rues, dans la sécurité et le calme, est le seul moyen qui puisse assurer une approche heureuse du visiteur vers ces milieux urbains.*

Les activités commerciales d'autre part (artisanat, commerce de souvenirs, restauration) dont

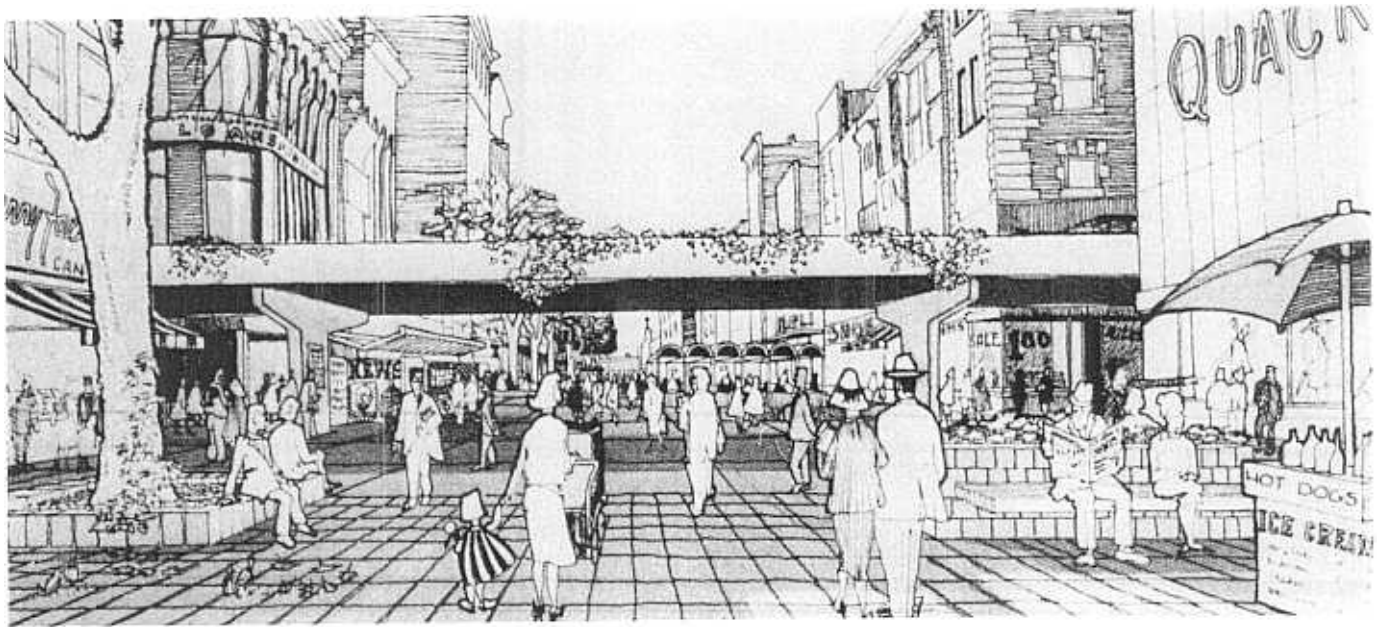
la présence est tant souhaitée dans les centres historiques, sont vivement stimulées par le maintien de la rue marchande réservée aux piétons, sur laquelle le « lèche-vitrines » est possible.

*L'exclusion du trafic motorisé des centres urbains historiques se heurte pourtant à des obstacles majeurs qui devront être écartés :*

Le premier obstacle — de nature psychologique — est l'inertie de l'homme contemporain, et l'habitude qu'il a prise de se déplacer continuellement grâce à des moyens de transport motorisés, de préférence privés. Cette difficulté n'est pourtant pas à notre avis insurmontable, étant donné que par une éducation civique adéquate, ainsi que par l'emploi de mesures administratives régulatrices, on pourrait réhabituer l'homme à se déplacer à pied, surtout à l'intérieur d'aires peu étendues, ce qui est imposé dans les centres urbains historiques.

Deux autres exigences, de nature plus pratique, constituent en dernier lieu les difficultés majeures pour la réalisation du projet de restauration des aires exclusivement réservées aux piétons : l'obligation de maintenir les axes principaux de circulation desservant le quartier même (donc pénétrant dans celui-ci) ou reliant entre eux des quartiers limitrophes (circulation traversant le quartier historique), est la première de ces difficultés ; l'autre consistant en la nécessité d'un moyen d'accès aux différents immeubles, pour assurer le transport des denrées, les déménagements, le transport des personnes malades et l'intervention des pompiers en cas d'urgence.

Divers architectes ont essayé par des propositions ingénieuses de surmonter ces obstacles et de trouver un compromis permettant la réinstauration des aires pour piétons, tout en maintenant l'accès libre aux véhicules. Toutes ces propositions reposent d'ailleurs sur le principe irréalisable de la coexistence sur un seul niveau (celui du sol naturel) de deux réseaux intimement liés entre eux (l'un de voies pour véhicules et l'autre pour piétons). Adolf Abel, le premier, dans son ouvrage « La régénération des villes » (1950) proposa l'exploitation d'espaces



6 - Croquis d'un « Forum piétonnier » (Reconversion d'un boulevard métropolitain du 19<sup>e</sup> siècle).

intérieurs libres entre les blocs d'immeubles fermés des quartiers historiques. Ces espaces libérés des constructions auxiliaires et provisoires, s'ouvriraient par la démolition de quelques immeubles de part et d'autre sur le « front » du bloc, et créeraient un nouveau réseau des rues « intérieures », intimement lié au réseau existant des voies traditionnelles. Ce dernier serait d'ailleurs réservé au trafic motorisé, tandis que le nouveau réseau de voies serait prévu comme aire de circulation exclusive des piétons. Selon Abel, les magasins et boutiques se trouvant au rez-de-chaussée des immeubles n'auraient qu'à ouvrir de nouvelles devantures vers l'intérieur du bloc donnant sur les nouvelles rues pour piétons, tandis que leur ravitaillement serait aisément assuré par des moyens motorisés circulant sur le réseau des rues existantes.

Cette proposition « ingénieuse » ignore pourtant deux faits importants :

D'abord que les nouvelles « façades intérieures » des immeubles, même aménagées avec beaucoup de dextérité, ne pourront jamais égaler en intérêt et valeur esthétique la vraie « image de la rue », l'image urbaine authentique des centres historiques. Celle-ci, composée de toutes les façades des monuments et immeubles intéressants, et comprenant toutes les places historiques et autres espaces urbains monumentaux, devient inaccessible au piéton, et est livrée à la circulation des véhicules !

Ce « retournement », pour ainsi dire, de la ville, masque le visage esthétiquement intéressant de la structure urbaine. Les deux « réseaux » (« ancien » réservé aux véhicules et « nouveau » destiné aux piétons) se trouvant étroitement entrelacés sur le même niveau (du sol naturel), des

intersections de rues pour véhicules et d'autres réservées aux piétons sont inévitables, et en fait apparaissent tous les 50 à 150 m. La création d'une aire unifiée pour piétons n'est donc pas ainsi atteinte.

Ce dernier désavantage caractérise aussi la proposition diamétralement opposée, formulée par Athanase Aravantinos dans son étude « Grossstädtische Einkaufszentren (centres commerciaux métropolitains) » (1963). Aravantinos prévoit aussi le « curetage » de l'intérieur des blocs existants et la création d'un nouveau réseau de « rues intérieures », mais il met celui-ci à la disposition du trafic motorisé avec l'accès aux magasins, et réserve le réseau des rues existantes à la circulation exclusive des piétons. Un autre désavantage de cette proposition consiste à notre avis dans le fait que les rues rendues à la circulation des piétons ont été, dans certains cas (noyaux urbains médiévaux), conçues initialement pour cette fonction (de là leur largeur réduite et leur tracé irrégulier), tandis que dans d'autres (exemples urbains du Baroque et du 19<sup>e</sup> siècle), elles l'ont été spécialement pour la circulation de voitures. Ces dernières, de par leur dimensions considérables et leur tracé rectiligne s'adaptent fort mal à la présence exclusive de piétons et auront toujours un aspect désert.

Des exemples fâcheux de pareilles « conversions de rues » se retrouvent dans la presque totalité des villes allemandes, où l'on s'est attaqué, après les destructions de la dernière guerre et au cours d'opérations de restructuration urbaine à titre expérimental, à la création de rues marchandes pour piétons, sporadiques, dans les centre-villes existants.



7. - La réalité absurde de la présence du trafic motorisé sur le réseau sinueux des voies de la ville pré-industrielle !

*A notre avis la seule solution rationnelle au problème crucial de la coexistence parallèle sur un seul niveau (sol naturel) de deux réseaux distincts de circulation, celui des piétons et celui des véhicules, ne peut être trouvée par des artifices d'un aménagement spatial mais plutôt par la réglementation dans le temps, des divers mouvements de la circulation.*

Des exemples fort heureux de ce règlement temporaire de la circulation au sein de quartiers historiques de villes importantes sont à signaler en Suisse et notamment dans les villes de Zurich et de Genève :

Le réseau entier des voies du secteur historique est interdit au trafic motorisé (à de rares exceptions près, dans le cas de voies majeures sur lesquelles n'est permis que le passage et non le stationnement). Le gabarit et l'équipement des rues est laissé intact pour pouvoir assurer éventuellement la circulation de véhicules. Celle-ci est d'ailleurs permise pendant les heures matinales (de 5 à 10 h) pour le ravitaillement des magasins et en toute heure en cas d'urgence.

Si le secteur historique est une formation urbaine majeure (centre historique d'une métropole ou ville historique importante), des axes de circulation importants le traversent inévitablement. Sur ces axes, le trafic est maintenu parce qu'il assure l'accès vers le secteur historique ainsi que le contact entre les divers quartiers limitrophes de celui-ci. Par la présence de ces axes de circulation, le secteur majeur est subdivisé en unités de « voisinage », qui peuvent avoir une étendue allant jusqu'à 30 hectares, pourvu qu'aucun point de leur surface ne soit éloigné de plus de 300 m des axes de circulation environnants et des parkings — de préférence souterrains — indispensables, à disposer sur le périmètre du secteur historique. (Dans certains cas une possibilité de création de voies souterraines de pénétration et de passage au cœur même d'un secteur sauvegardé est offerte par l'existence de voies ou de places représentatives, dont les dimensions permettent l'exécution de travaux d'infrastructure souterraine importants.)

Mais au centre même des secteurs historiques où les dimensions réduites des voies et la fragilité du volume bâti rendent impensable des percées de voies souterraines, *seuls la réglementation temporelle du trafic et l'accès momentanément limité des véhicules à l'intérieur de ces secteurs constituent une solution réaliste qui, tout en respectant l'image urbaine traditionnelle, permettra la restitution, durant la majeure partie du jour, de l'espace public vital, du « royaume » du piéton.*

Dr. Alexandre Papageorgiou-Venetas

## PEDESTRIAN PRECINCTS IN PROTECTED HISTORIC QUARTERS

*The conversion of the street networks of urban historic centres into pedestrian precincts, over and above the fact that it enables the appearance of such towns to remain intact, makes for new conditions which, from the psychological point of view, have a salutary character for the human being.*

*To have the visitor explore all the different streets on foot, in safety and quiet, is the one way of ensuring that his acquaintance with the place is made in the right sort of way. At the same time, those commercial activities (craft work, sale of souvenirs, catering, etc ...) whose presence is strongly desired in historic centres, are greatly stimulated by the maintenance of a shopping street for pedestrians only, in which "window shopping" is possible.*

*There are, however, a number of major obstacles in the way of the banning of motor traffic in urban historic centres which need to be overcome. The first of these is a psychological one: the distaste for effort of present-day man and the habit he has developed of invariably using motor transport, preferably of a private nature. This is a difficulty we do not, however, feel to be insuperable, since it would be possible, through suitable instruction in the duties of the citizen and the institution of the appropriate administrative measures, to reaccustom people to walking, especially inside areas of restricted size, as is necessarily the case in urban historic districts.*

*But, finally, the biggest difficulties in the way of restoration schemes involving the creation of areas exclusively reserved for pedestrians derive from two other requirements. The first of these is the need to preserve the main traffic routes giving access to the district (and therefore entering it) or providing the means of communication between the various quarters adjoining it (so that the traffic passes through the historic district); the second is the need for access to the buildings for deliveries of supplies, removals, the transport of sick persons and the calling-in of the fire brigade in an emergency.*

- 1. Sketch by Adolf Abel illustrating his proposed scheme for using the areas inside the blocks of buildings (Régénération des vies, 1950). Present state of things and future appearance if the scheme were adopted.*
- 2. The old city of Athens: the "Plaka", its immediate surroundings and the nearby archaeological sites. Author's project for traffic regulation in this sector. In black: the main means of access and Hadrian Street. The latter has been broadened by the pulling down of a row of buildings on one side and is now 40 feet wide; it has thus become a segment of a ring road open to two-way traffic. Four car-parks (marked with an  $\Sigma$ ), one at each of the four points of access to the old city, are designed to accommodate a total of 300 cars (The upper and lower ones on the right are below ground). Top left: the entrance to the archaeological site covering the Greek and Roman agoras; right (top and bottom): the two ends of Hadrian Street; bottom left: the main access to the Acropolis, Areopagus and Plaka. The roads for motor traffic going into the city (early mornings only) are shown in dark grey. The network of roads in light grey is entirely reserved for pedestrians (and comprises no point more than 270 yards from one of the car-parks on the outskirts). Hatched-in areas represent proposed new sections of streets and new squares.*
- 3. Traffic scheme for the historic centre of the town of Munich, with pedestrian precincts shown in dotted lines. The first large-scale scheme of the type to be put into effect in Europe.*
- 4. Three alternatives for the improvement of the area surrounding Cologne cathedral.*
- 5. Scheme for turning the Rue de Rivoli in Paris into a grand pedestrian esplanade.*
- 6. Sketch of a proposed "pedestrian forum" (a converted 19th-century urban boulevard).*
- 7. The absurdity of motor traffic as seen today on the meandering network of thoroughfares in towns of the pre-industrial age.*

*In our opinion the one rational solution to the problem of the simultaneous existence on one and the same level (that of the town itself) of two separate communications networks, one for pedestrians and the other for vehicles, will lie not in the ingenious treatment of space but in the programming of traffic according to time of day.*

*Examples of highly successful traffic control on these lines in the historic quarters of large towns are to be found in Switzerland, notably in Zurich and Geneva. In these instances the entire network of thoroughfares in the historic sector is closed to motor traffic, but the width of the roads and their equipment have been left intact so that vehicles can use them if necessary, and traffic is in fact permitted in the early morning (5 to 10 a.m.) for the delivery of supplies to the shops, and at any other hour in the event of an emergency.*

*If the historic sector represents a major urban formation (such as the historic centre of a capital or a big historic town) the main traffic arteries will inevitably run through it. Motor traffic will necessarily continue to run on these, since they provide the means of access to the sector itself and the means of contact between the various quarters bordering on it. Their existence subdivides such sectors into "neighbourhood" units, each of which may comprise as much as 74 acres, provided no one point within them is more than 330 yards from a main traffic road and from one of the (preferably underground) car parks which it will be necessary to provide at different locations on the perimeter.*

*Where, however, the narrowness of the streets and the fragility of the buildings is such that any underground tunnelling is out of the question, the restricting of traffic to particular hours within the historic sector will provide a realistic solution which, while allowing the town to preserve its traditional image, will enable the pedestrian to enjoy sovereign rights during the greater part of the day to the use of the essential living space to which the public is entitled.*

## LOS PERIMETROS PEATONES EN SITIO SALVAGUARDIADO

En los centros urbanos históricos, la reconversión de la red callejera en perímetros para peatones constituye una nueva condición psicológica que es saludable para el ser humano y, también, mantiene la integridad de la marca urbana.

El paseo a través de la red callejera, sin temor de ningún atropello y con segura tranquilidad es el único medio para que el visitante tenga un contacto feliz con el ambiente urbano.

Por otra parte, la presencia de una actividad comercial (artesanía, baratijas de recuerdos, restaurantes etc ...) que tanto se anhela en los centros históricos, son hartamente estimuladas por el mantenimiento de la calle de mercado, lo que permite al transeúnte ocasiones para el «lamido de escaparetes» agradables al ocio.

A pesar de eso, la exclusión del tránsito motorizado choca aún con obstáculos de importancia y que deben ser vencidos.

El primero es de carácter psicológico, representado por la inercia del hombre moderno y por la costumbre que ha tomado de no moverse sino por medios motorizados, de preferencia privados. Esta dificultad no parece insuperable puesto que, a través de una educación cívica adecuada, tales como un empleo de medidas administrativas reguladoras, se puede llegar a obtener que el hombre de hoy se vuelva a acostumbrar a servirse de sus pies para desplazarse, sobre todo si es en perímetros de poca

extensión, lo que debe ser impuesto en los centros urbanos históricos.

El segundo es de naturaleza práctica y son dos las dificultades mayores que se presentan para la realización del proyecto de restauración de las áreas reservadas para la circulación de los transeúntes. La primera consiste en mantener los ejes principales de comunicación que penetran en el perímetro para asegurar las comunicaciones entre barrios limítrofes; circulación que atraviesa el barrio histórico. La segunda es de permitir el acceso a los diferentes edificios para su abastecimiento, el transporte de los muebles de las mudanzas, de los enfermos y la intervención de los bomberos en todo caso de urgencia.

A nuestro parecer, la sola solución racional del problema crucial de la existencia paralela sobre un nivel único — el suelo natural, — de los dos complejos distintos de circulación: el de los peatones y el de los vehículos, se obtiene por un sistema de reglamentación, en el tiempo, de los diversos movimientos de la circulación, y no por un artificio de organización espacial.

Felices ejemplos de esa reglamentación en el tiempo de la circulación dentro de los barrios históricos de las poblaciones importantes son señalados en Suiza y, notablemente, en las ciudades de Zúrich y Ginebra.

Toda la red de las vías del sector histórico es prohibida al tráfico motorizado, la plantilla y el equipo de las calles quedan intactos para permitir eventualmente la circulación de los vehí-

culos; esta es permitida por la mañana (de las cinco a las diez), para el abastecimiento de los comercios, y en cualquier hora en caso de urgencia.

Si el sector histórico es una formación urbana de tamaño mayor (centro histórico de una capital o de una urbe importante) ejes de circulación importantes la atraviesan de manera inevitable; en esos ejes el tráfico motorizado es conservado porque permite el acceso hacia el sector histórico al mismo tiempo que la conexión entre los barrios circunvecinos. La existencia de los ejes de circulación hace que el sector mayor se encuentra dividido en unidades de vecindad que pueden tener hasta una extensión de treinta hectáreas, teniendo en cuenta que ninguno de los puntos de la superficie sean distantes de más de 300 metros de los ejes de circulación que rodean las unidades de vecindad o los aparcamientos indispensables que deben ser de preferencia subterráneos y dispuesto en el perímetro del sector histórico.

Hay también que tener en cuenta que, en el núcleo de los sectores históricos, la estrechez de las calles, la fragilidad del volumen construido hacen impensables la penetración de vías subterráneas, sola, una reglamentación, en el tiempo, del tráfico, el acceso momentáneo y limitado de los vehículos al interior de los sectores históricos pueden constituir una solución realista que permita la restitución de la imagen urbana tradicional, eso, al mismo tiempo, permite de guardar intacta la existencia de un espacio público que sea el reinado del peatón.