



AMBITOS SOCIALES para el RECREO URBANO

Aplicado al caso “EL PASAJE SANTOS DISCEPOLO “

Arq. María Antonia Kaul

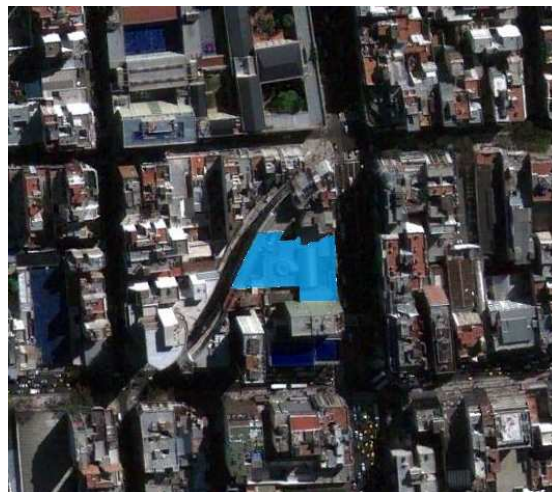
DESARROLLO DE LA PROPUESTA:

El espacio público, es naturalmente ámbito de expresión de la diversidad social y ESCENARIO de las manifestaciones cívicas y culturales.

En el caso de la Escuela Superior Nº 9 “Domingo Faustino Sarmiento” que pertenece al APH Nº 50 de la CABA, y se encuentra ubicado en Av. Callao º 450 de nuestra ciudad, con acceso también por el pasaje SANTOS DISCEPOLO, consideramos que, en virtud de las necesidad propias de la actividad como institución educativa así como de las condiciones particulares de la infraestructura que demandan mayores espacios para el esparcimiento; considerando también que el edificio integra el APH Callo, se encuentran dadas todas las condiciones para proponer una solución que compatibilice las necesidad de esparcimiento con un propuesta INNOVADORA en relación al **uso EXCLUSIVO de un SECTOR DEL PASAJE SANTOS DISCEPOLO en franjas horarias determinadas enmarcadas en el proyecto “EL PASAJE SANTOS DISCEPOLO como AMBITO SOCIAL para el RECREO URBANO”**.

OBJETIVOS:

- FOMENTAR UNA NUEVA RELACION DE LOS VECINOS CON LA CIUDAD
- Ofrecer el **ESPACIO URBANO como LUGAR DONDE VIVENCIAR** la relación con el MEDIO
- FACILITAR LA TRANSMISION DE VALORES CULTURALES y **SOSTENIBILIDAD URBANA**
- PROMOVER la RECUPERACION del espacio público como **espacio de relación y convivencia**.



OBJETIVOS ESPECIFICOS:

- Este proyecto impulsa la creación de MEDIDAS INNOVADORAS ORIENTADAS A LA AUTONOMIA DE LOS NIÑOS así como a la generación de una **RELACION CULTURAL SOSTENIBLE DEL ESPACIO PUBLICO Y LOS CIUDADANOS** (en este caso centrada en la comunidad educativa de la institución como agente movilizador barrial).

ARTICULACION CON OTROS PROYECTOS EXISTENTES DEL GCBA:

CIUDAD EDUCADORA: La ciudad es, pues, un marco y un agente educador que, ante la tendencia a la concentración del poder, practica la opinión pública y la libertad; ante la tendencia al gregarismo, expresa el pluralismo; ante la tendencia a distribuir desigualmente las posibilidades, defiende la ciudadanía; ante la tendencia al individualismo, se esfuerza por practicar la individualidad solidaria. Facilita el tejido de los hábitos ciudadanos que crean el sentido de reciprocidad, el cual engendra el sentimiento de que existen intereses que no han de ser lesionados. Une con los suaves lazos de la vida compartida. Permite formar personas sensibles tanto a sus deberes como a sus derechos". Referencia: **Ministerio de Educación GCBA.**

NIÑOS PROYECTISTAS: Territorio para la exploración donde urbanistas, proyectistas, diseñadores, pedagogos, docentes y niños piensan y diseñan ideas para la ciudad. Es una propuesta de la **Secretaría de Planeamiento del Ministerio de Desarrollo Urbano** para la inclusión de las propuestas de los niños –como parámetro de diversidad social- en el planeamiento urbano.

CAMINO ESCOLAR: con el propósito de que los niños se habituaran a seguir determinadas rutas marcadas para ir o venir de las escuelas. La idea es que los pequeños adquieran confianza, autonomía y aprendan a desenvolverse como parte de la educación. (**Resolución Conjunta INTER-AREAS Nº 411-2009-SSPLAN**)

PROGRAMA CULTURAL EN BARRIOS, fue creado con el objetivo de promover y fomentar de manera efectiva y gratuita, el acceso a bienes y servicios culturales de todos los habitantes de la Ciudad. Brinda un amplio abanico de actividades de iniciación, formación y producción artística y cultural en distintas disciplinas. Estas actividades se realizan de manera descentralizada en 36 centros culturales distribuidos en los barrios porteños. **Ministerio de Cultura del GCBA.**



LA RELACIÓN DE LA PERSONA CON SU ENTORNO FÍSICO

Las actividades de nuestra vida cotidiana son muy variadas, pero las dificultades de accesibilidad que surgen al llevarlas a cabo, se repiten. Es conveniente, por tanto, analizar estas actividades desde la óptica de la accesibilidad para detectar qué tipos de dificultades generan y tratar de buscar alternativas.

Podría decirse que, desde el punto de vista de la accesibilidad, toda actividad que desarrolla una persona tiene dos componentes:

- EL DESPLAZAMIENTO, es decir el traslado hasta el lugar idóneo para realizar la acción: poder moverse libremente por el entorno sin limitaciones ni obstáculos.
- EL USO, es decir el desarrollo de la acción en sí: poder disfrutar, utilizar, sacar provecho de lo que hay a nuestro alrededor.

El PASAJE SANTOS DISCEPOLO ofrece desde el aspecto FÍSICO óptimas condiciones urbanas para el desarrollo de la propuesta.

Propuesta técnica para la demarcación de la superficie destinada a RECREO URBANO:

Se ofrecen imágenes de bolardos a título orientativo pensando en el equipamiento urbano como OBJETO que comunique en asociación con la propia función técnica requerida para la DEMARCACIÓN.

- Sistema fijo o móvil (semi enterrado en subsuelo como en microcentro CABA)



Fuente: <http://blogs.lainformacion.com/futuretech/2012/03/08/6-formas-insolitas-de-decorar-bolardos-y-mojones/>

ANEXO NORMATIVO: se citan normas relacionadas a la propuesta

LEY 2930. PUA

Capítulo Segundo

Propuestas específicas para la Ciudad

Artículo 6º.- ESTRUCTURA Y CENTRALIDADES

Es propósito del Plan Urbano Ambiental transformar la estructura radioconvergente y fuertemente monocéntrica de Buenos Aires en una estructura más reticular y policéntrica, que atienda tanto a la consolidación del centro actual como a la promoción de centralidades barriales y secundarias en relación a la configuración comunal y a la integración con el AMBA

A los fines del cumplimiento del propósito enunciado, se establecen los siguientes lineamientos:

- a. La consolidación del Área Central como centro metropolitano, nacional regional e internacional, a través de las siguientes acciones:
 1. Promover la vitalidad del Área Central y del Casco Histórico a través de su residencialización y la mixtura de usos.
 2. Inducir la articulación del Área Central con el Área Multimodal de Retiro-Puerto Nuevo.
 3. Resolver las relaciones del Área Central con el sector portuario-industrial de Dársena Sur.
 4. Impulsar, a través de normativas urbanísticas e incentivos impositivos y crediticios la instalación de actividades centrales en el área de extensión sur (Av. Entre Ríos).
 5. Promover el mejoramiento de los espacios públicos con operaciones de forestación y renovación del mobiliario urbano y preservación patrimonial.
 6. Promover la integración del Microcentro con Catalinas Norte, Casco Histórico y Puerto Madero.
 7. Promover condiciones sustentables de movilidad que incluyan:
 - Expansión de los medios subterráneos de transporte de pasajeros.
 - Reestructuración del transporte automotor público de superficie con incorporación de tecnologías que reduzcan el nivel de emisiones contaminantes.
 - Restricción a la circulación y estacionamiento de los automóviles particulares y a la circulación de taxis desocupados en áreas congestionadas.
 - **Conformación de áreas peatonales y calles de convivencia con prioridad de medios no motorizados.**
 8. Identificar y proteger edificios y áreas de valor patrimonial.
 9. Promover la renovación de edificios y áreas degradadas.
- b. El fortalecimiento de los centros secundarios comunales y barriales, a través de las siguientes acciones:
 1. Conformar física y funcionalmente una red de centros.
 2. Otorgar carácter de centros de escala urbana a Palermo y Nueva Pompeya (similar a Flores, Caballito y Belgrano).
 3. Consolidar las centralidades barriales con intervenciones en el espacio público y protección del perfil característico.
 4. Procurar que las nuevas sedes comunales refuercen las centralidades.
 5. Promover la instalación de equipamientos y el ordenamiento del tránsito.
 6. Proteger e incentivar las identidades barriales.
 7. Promover la revitalización de zonas y corredores comerciales.
- c. El impulso a la configuración de nuevas centralidades en función de las demandas presentes y escenarios futuros, a través de las siguientes acciones:
 1. Conformar áreas peatonales y calles de convivencia.

2. Conformar una centralidad en el Área Sudoeste de la Ciudad.
 3. Considerar la conformación de nuevas centralidades para usos administrativos frente a la Av. Gral. Paz a manera de articulación con los sectores metropolitanos localizados en la Provincia de Buenos Aires
- d. La integración del Sistema de Centralidades de la Ciudad con los centros del Gran Buenos Aires, a través de las siguientes acciones:
1. Promover, con los Municipios del Gran Buenos Aires, la complementariedad entre los centros existentes en las zonas de borde.
 2. Incremento de la conectividad sobre el Riachuelo y desarrollo de proyectos conjuntos (Avellaneda, Lanús, Lomas de Zamora).
- e. El fortalecimiento y diversificación de la conectividad transversal, a través de las siguientes acciones:
1. La consolidación de vinculaciones transversales entre Flores y Belgrano, y entre Nueva Pompeya, Caballito y Palermo, a través de sistemas de transporte público de capacidad intermedia.
 2. La conformación de sistemas verdes transversales que permitan vincular centralidades barriales.

NORMATIVA CALLES DE CONVIVENCIA:

<http://www.cedom.gov.ar/es/legislacion/normas/leyes/ley4026.html>

Buenos Aires, 24 de noviembre de 2011.-

La Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

sanciona con fuerza de Ley

Artículo 1º.- Se incorpora a las definiciones generales contenidas en el Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires la siguiente:

“Calle de convivencia: Calle o tramo de la misma destinada preferentemente a la circulación peatonal, donde se admite la circulación restringida de vehículos.”

Artículo 2º.- Se sustituye el texto del inciso d) del artículo 6.2.2 del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires por el siguiente:

“d) En pasajes y calles de convivencia: 20 km/h.”

Artículo 3º.- Se incorpora como artículo 6.9.6 al Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires el siguiente texto:

“6.9.6 Calles de convivencia.

El carácter de calle de convivencia a una arteria o tramo de la misma debe disponerse por Ley. Sólo pueden circular por ellas vehículos cuyo peso máximo sea de 4,6 Toneladas. Se exceptúan de esta restricción a los vehículos de emergencia, los vehículos de transporte postal o de valores bancarios, los que presten servicios o realicen tareas de abastecimiento a establecimientos ubicados en ellas y aquellos cuyo lugar de guarda se encuentre sobre las mismas.

La Autoridad de Aplicación puede conceder otras excepciones puntuales cuando circunstancias debidamente fundadas y acreditadas así lo ameriten.”

Artículo 4º.- Se sustituye el texto del inciso a) del artículo 7.1.9 del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires por el siguiente:

“a) En los pasajes y calles de convivencia, en toda su extensión, junto a ambas aceras.”

Artículo 5º.- Se incorpora como inciso i) al artículo 1.1.5 del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires previo al párrafo final, el siguiente texto:

“i) Indicación de las arterias o sus tramos clasificadas como calles de convivencia.”

Artículo 6º.- Comuníquese, etc.

OSCAR MOSCARIELLO

CARLOS PÉREZ

LEY N° 4.026

Sanción: 24/11/2011

Promulgación: De Hecho del 04/01/2012

Publicación: BOCBA N° 3851 del 09/02/2012

CASO PROTOTIPICO ASEMEJABLE: calle RECONQUISTA, CABA

Informe técnico: http://ssplan.buenosaires.gob.ar/dmdocuments/2010_04abril_reconquista.pdf