

Minuta Reunión Subcomisión Técnica

| Organizaciones presentes

(En orden alfabético)

1. Asociación de Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito.
2. Centro de Ingenieros de Mar del Plata.
3. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño UNMDP.
4. Red Cuidarte+.
5. Secretaría de Seguridad MGP.
6. Subsecretaría Movilidad Urbana MGP.

| Orden del día

- Estado de situación Proyecto "Áreas calmas para la convivencia – CASV"

| Desarrollo de la reunión

La reunión tuvo el objetivo de hacer un repaso por los avances producidos en el marco del proyecto antes mencionado en cuanto a título y alcance del proyecto y trabajar sobre los objetivos del mismo.

Para esto, la **Arq. Gabriela Funes Balza, Secretaria de la CASV**, presentó la línea de tiempo proyectual, incluyendo la primera etapa de definición del marco conceptual, oportunamente entregado como aporte al HCD.

Asimismo, se presentó un resumen de los títulos y conceptos propuestos en la última reunión de subcomisión, así como el definitivo sugerido: "Áreas calmas para la convivencia". De igual modo, se hizo un resumen de los alcances propuestos, definiéndose el siguiente: "entornos de gran concentración de personas con foco en las zonas escolares", haciendo hincapié en la propuesta de trabajar sobre nuevos escenarios urbanos de movilidad tales como los próximos a los centros de vacunación y testeo covid-19.

En cuanto al objetivo del proyecto, se presentaron una serie de ideas disparadoras para la construcción del mismo, así como un listado de objetivos del calmado del tránsito y se aportó la mirada de la Secretaría de la CASV en cuanto a que el proyecto debería apuntar más a aportar una mirada técnico-conceptual sobre el calmado del tránsito que a desarrollar propuestas proyectuales específicas.

Iniciando el debate, el **Sr. Héctor Blasi, de la Asociación de Familiares de Víctimas del Delito y Tránsito** sugirió que se debería llegar a definición de una meta de reducción de siniestralidad en las áreas calmas para ser aportada al Honorable Concejo Deliberante y puso como ejemplos al área de plaza España y del entorno del colegio Fausta San Vicente de Paul.

En tal sentido, la **Arq. Gabriela Funes Balza**, recordó el aporte recibido desde la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la UNMDP en cuanto a la georeferenciación de establecimientos escolares y a la posibilidad de cruzar esta información con la producida en materia de siniestralidad por el Observatorio de Seguridad Vial, para la definición de zonas escolares críticas.

Por su parte, el **Sr. Gustavo Parra, de la Red Cuidarte+** propuso la definición de tipologías de zonas calmas y de acciones directas sobre cada una, señalando que cada una de éstas tiene diferente naturaleza.

Coincidiendo con el Sr. Gustavo Parra, el **Subsecretario Dante Galván**, encontró muy pertinente que la CASV pueda generar un documento con recomendaciones particularizadas para cada tipo de zona, tanto en términos de calmado de tránsito como de siniestralidad e hizo referencia a que desde la Subsecretaría a su cargo se están desarrollando diferentes proyectos que dan respuesta a una u otra condición.

Retomando lo aportado por el Sr. Héctor Blasi, señaló que serán diferentes los objetivos perseguidos en zonas de siniestralidad, en donde se deberá buscar una reducción de estos índices, a los objetivos en zonas gastronómicas o recreativas, en donde se deberá buscar la definición de entornos que favorezcan la movilidad activa y la convivencia modal.

Incorporándose al debate, la **Arq. Adriana Olivera de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la UNMDP** reflexionó acerca de que lo que se está buscando es la definición de espacios de convivencia, siendo el calmado del tránsito una estrategia para alcanzar tal fin, y puso como objetivo la zona de la terminal en la que se debería favorecer la convivencia modal a partir de la definición de ésta como una zona calma, no al revés.

Reforzando esta idea, así como la vertida por él mismo previamente, el **Subsecretario Dante Galván**, consideró que la mirada interdisciplinaria que puede aportar la CASV sobre el análisis y la definición tipológica de zonas, tanto en términos de siniestralidad como de mejora de la calidad del espacio público, podrá ser de utilidad tanto para el trabajo legislativo como del propio ejecutivo.

Puntualizando en los entornos escolares, el **Sr. Gustavo Parra** consideró que éstos están caracterizados por una situación de desorden generalizado y que demandan un cambio cultural integral.

Al respecto, la **Arq. Gabriela Funes Balza**, recordó una de las observaciones que hicieron junto a, respecto a la imagen de falta de orden de la intersección de la Av. de los Trabajadores y calle Puan ante la ausencia de demarcación y señalización, y la consecuencia de peatones cruzando por cualquier lado sin siquiera respetar los tiempos semafóricos. Al respecto, reflexionó que la definición de zonas calmas deberá ir acompañada de la correspondiente intervención sobre el espacio público que ordene y haga legible la propuesta de uso y ocupación de acuerdo a cada proyecto.

Continuando la construcción de una idea conjunta, el **Ing. José Luis Ovcak, del Centro de Ingenieros de Mar del Plata**, recordó la iniciativa Calles para la Gente, de la que participó junto a la Arq. Gabriela Funes Balza, en la cual la intervención sobre la calzada tenía como objetivo su reconversión de espacio para los autos a espacio para las personas, a través de estrategias que podrían incluirse dentro del concepto de calmado del tránsito. Señaló asimismo, que la ciudad tiene aun una cierta deuda en cuanto a la calidad de sus espacios públicos libres de riesgo, consecuencia de una cantidad insuficiente de semáforos peatonales y señalización en general.

Consideró que "la ciudad que soñamos" deberá estar en mayor relación con infraestructuras para ciclistas y peatones: ciclovías y bicisendas, veredas anchas libres de obstáculos, etc; entendiéndose que sólo se podrá disminuir el uso del vehículo motorizado y mejorar los comportamientos viales si se promueve la movilidad activa.

Concluyó su participación señalando que para alcanzar estos objetivos será indispensable la jerarquización de las vías y puso como ejemplo la calle Ortega y Gasset en el barrio Constitución cuando la presencia de un establecimiento educativo complejiza su funcionamiento como vía rápida de conexión barrial. Propuso analizar el caso de las supermanzanas de Barcelona.

Retomando lo señalado respecto a la iniciativa Calles para la Gente y sobre todo al concepto de espacio redistribuido, la **Arq. Gabriela Funes Balza** hizo referencia a que en los diferentes documentos y justificaciones conceptuales de los proyectos encarados desde la Subsecretaría de Movilidad Urbana, de la que es parte como profesional de la Oficina Técnica, de utilizar el par lugar-espacio para describir: por un lado la situación de lugar para las personas: de pertenencia, significación, ejercicio de la ciudadanía (derivado del no-lugar de Marc Augé); por otro, la situación de espacio para los vehículos, meramente dimensional/territorial. Desde esta diferenciación consideró que las áreas calmas de convivencia deberían tener mucho más de lugar que de espacio.

Por su parte, el **Sr. Gustavo Parra** propuso asimismo ajustar la escala tanto del alcance del proyecto como de las recomendaciones de intervención a proponer, para que éstas no pierdan su condición de ejecutables en el corto plazo, ya que consideró que nuestra ciudad estaría atrasada en este tipo de definiciones y comparó la situación local con la de ciudad de Buenos Aires y el reciente proyecto de reconversión de Av. Libertador a "calle compartida", señalando entre otras, una diferencia de recursos.

Al respecto, la **Arq. Gabriela Funes Balza**, propuso la reflexión acerca que la ciudad de Buenos Aires viene llevando adelante una política en materia de reconversión de sus espacios públicos y modelo de movilidad hacia soluciones más amigables con las personas, de manera continua durante muchos años, lo que determina que tanto los recursos como las prioridades estén estructuradas en línea con esto. Al mismo tiempo, recuperó el ejemplo citado por el Ing., José Luis Ovcak, señalando que al momento de implementar la intervención urbana Calles para la Gente, Güemes tuvo un rechazo considerable de la población y que sin embargo, al día de hoy está completamente asumida y apropiada por la ciudadanía encontrándose réplicas parciales de mayor o menor calidad en diferentes puntos de la ciudad.

Mientras que el **Subsecretario Dante Galván**, acordó con el Sr. Gustavo Parra en cuanto a no perder la mirada realista de las propuestas y entendió que la mirada multidisciplinar de la CASV podrá hacer un aporte efectivo al respecto. Sobre esto último, mencionó que encuentra muy provechoso que la Comisión brinde su opinión y asesoramiento al Honorable Concejo Deliberante de modo que, cuando llegan proyectos sobre esta temática, los concejales ya cuenten con una mirada externa evitando que se los consideren ideas sueltas o parciales alejadas de la ciudadanía.

En tal sentido la CASV podrá aportar con su mirada crítica el aval hacia iniciativas que van en línea con la ciudad a la que se aspira y ejemplificó con el último documento aportado en el cual se establecía que no bastará con la instalación de señalización para la reconversión de un cierto sector de ciudad a zonal calma. Propuso entonces que el trabajo de la CASV se centre en la definición de tipologías de áreas y de objetivos específicos para cada una.

En línea con esto último, desde la **Secretaría de la CASV** se propuso la definición de un listado tentativo de tipologías a partir del cuál trabajar en la próxima reunión de subcomisión, mientras que la Arq. Adriana Olivera propuso aportar el mapeo de las zonas a definir, desde la lógica de "espacios de convivencia".

Reforzando la idea, el **Subsecretario Dante Galván** señaló que tal tipificación permitirá la definición de un documento que contenga pautas a tener en cuenta en la definición de futuros proyectos de intervención.

En tal sentido, la **Arq. Gabriela Funes Balza**, señaló que dicho documento podría estar muy en concordancia con una de las líneas de acción de la Subsecretaría de Movilidad Urbana que tiene que ver con la Humanización de los entornos de movilidad, a partir de la cual se han definido una serie de localizaciones prioritarias de intervención catalogadas según su naturaleza, complejidad y problemática; encontrando muy beneficiosa la comparación de la mirada sobre el tema de la Subsecretaría y de la CASV y la definición de coincidencias y disidencias.

Al respecto, el **Subsecretario Dante Galván** puso como ejemplo la iniciativa que se está implementando en el Centro Comercial a Cielo Abierto calle San Juan, parte de la línea de acción Humanización de los entornos de movilidad, a partir de la cual se busca reducir las velocidades de desplazamiento, la potenciación de la peatonalidad y consecuente activación del comercio de cercanía.

Asimismo, hizo referencia al pliego para la licitación del nuevo servicio de transporte público (SITU) que contiene una serie de pautas necesarias para cumplir en la definición de cambios de recorridos que evite que éstos de decidan de manera aleatoria.

Solicitando la palabra la **Arq. Adriana Olivera** consultó sobre los avances de las zonas de detención exclusiva de motocicletas, a lo cual el Subsecretario Dante Galván, respondió que la situación "pre" ya ha sido demarcada y que su observación y análisis depende sobre todo de los recursos humanos y de tiempo que aportará el IPSIBAT, actualmente cerrando proyectos previos a éste.

Retomando la temática netamente metodológica en cuanto a los pasos a seguir, desde la **Secretaría de la CASV** se propuso la ejecución de un punteo de zonas y características para tener de base en la próxima reunión.

El **Subsecretario Dante Galván**, propuso que dicho punteo incluya las zonas residenciales en las cuales se puedan desarrollar entornos de convivencia para "vivir el barrio" desde la lógica de la ciudad de los niños de Tonucci.

En referencia a esto último el **Ing. José Luis Ovcak** compartió una reflexión que dijo hacer con gente del Emvial respecto a que cada vez que se asfalta un barrio se lo hace repitiendo el modelo de calle regular con cordón cuneta de 9 a 11 metros de ancho, es decir, con una fuerte impronta del automóvil, y que luego los vecinos solicitan lomos de burro para reducir la velocidad de desplazamiento y el riesgo. Es decir, que la infraestructura que se ejecuta para mejorar la calidad de vida de un sector termina produciendo parcialmente un efecto contrario.

En tal sentido consideró necesario producir un cambio en las cabezas de quienes tienen poder de decisión hacia un nuevo paradigma que permita el diseño total de la calle con foco en las personas y los modos más vulnerables por sobre los vehículos.

Se permitió cuestionar por qué si el modelo de barrio Constitución funciona para entornos residenciales, los nuevos barrios no repiten esto.

Al mismo tiempo, retomando el tema incorporado previamente respecto a la necesidad de jerarquización de las vías, puso el ejemplo del cambio de recorridos de colectivos de calle Belgrano y cómo al momento de definirse el PMTT esta vía era considerada una barrera para la reconversión del área central.

Coincidiendo con lo expuesto por el Ing. José Luis Ovcak el **Subsecretario Dante Galván** señaló que tal desvío brinda la posibilidad de una reconversión paulatina del área central a entorno prioridad peatonal, pero que tiene como condicionante los cortes de tránsito producidos por diferentes manifestaciones y eventos públicos, y que complejizan la gestión del transporte público.

Por su parte, el **Sr. Gustavo Parra** adhirió a la idea de empezar a pensar en el área central libre de transporte público.

Al respecto el **Subsecretario Dante Galván** consideró necesaria la aclaración respecto de un área central con prioridad peatón, no peatonalizadas, así como que la calle Bolívar como eje de transporte público sigue siendo necesaria. Al mismo tiempo consideró que tal reconversión implicará un detallado análisis de otro tipo de operaciones urbanas tales como el ascenso y descenso de pasajeros de hoteles, la carga y descarga de mercancías, la gestión de residuos sólidos urbanos, etc.

Dando por finalizada la reunión, se acordó fijar una nueva fecha de reunión para continuar con la definición tipológica de zonas calmas.

| Archivo adjunto

CASV Documento de trabajo Subcomisión Técnica Diciembre 2021.