



La humanización del espacio público



Buenos Aires
Gobierno de la Ciudad

Ministerio de Desarrollo Urbano

Jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Ing. Mauricio Macri

Ministro de Desarrollo Urbano

Arq. Daniel Chain

Subsecretario de Proyectos de Urbanismo, Arquitectura e Infraestructura

Arq. Jorge Sabato

Subsecretario de Ingeniería y Obras Públicas

Ing. Sergio Agostinelli

Director General de Proyectos Urbanos y Arquitectura

Arq. Miguel Ortemberg

Director General de Obras de Arquitectura

Arq. Lucas Salese

La humanización del espacio público

Mayo de 2009



Buenos Aires
Gobierno de la Ciudad

Ministerio de Desarrollo Urbano

Indice

El punto de partida esencial para alcanzar la ciudad deseada. Arq. Daniel Chain.	005
Jornadas de intercambio vecinal y profesional “La Humanización del Espacio Público”. Arq. Jorge Sabato	006
El espacio público materializado: de la ilusión a la construcción. Ing. Sergio Agostinelli	010
La supresión de las barreras urbanísticas, “calidad de vida para todos”. Arq. Miguel Ortemberg	012
Creando consenso ciudadano. Arq. Hernán Vela	020
Especies arbóreas utilizadas en el paisaje de Buenos Aires. Arq. Estela Iglesias Viarengi	022
Obras	027
Pasaje Carabelas	028
Entorno Plazoleta Williams	034
Bolulevard Larrazábal	040
Entorno Mercado del Progreso	044
Cruce vehicular calle Esteban Bonorino	050
Desarrollo urbanístico Villa Pueyrredón	052
Boulevard Avenida General Iriarte	054
Canteros Centrales de Ramón L. Falcón	060
Plazoleta Pío Rodríguez	064
Reconquista I	068
Reflexiones	077
Espacio público: espejo de una sociedad. Arq. Pablo Katz	078
Los Parques de Ciudad Universitaria en Buenos Aires: nuevos territorios urbanos naturalizados. Arq. Alberto Varas	080

El diseño de los elementos urbanos. Arq. Diana Cabeza	086
Reflexiones sobre el espacio público. Arquitectos Bárbara Berson, Francisco Ladrón de Guevara, Federico Brancatella	088
Los espacios de encuentro. Arq. Roberto Frangella	090
Un poco de paz. Arq. Estela Iglesias Viarenghi	092
El gran desafío de la ciudad contemporánea. Arq. Pablo Medinaceli	094
Espacio público y ciudadanía. Lic. Salvador Rueda Palenzuela	096
Ciudades de recuerdos, escritos y dibujos. Arq. Luis Pereyra	104
Preludio y contrapunto: por una ciudad llena de vida. Arquitectos Paolo Riani y Edgardo Salamano	106
Acupuntura Urbana	113
Avenida Santa Fe 5111	114
Plazoleta Enrique Santos Discépolo	120
Plazoletas Magaldi y Unamuno	124
Avenida Triunvirato	130
Plaza Boedo	136
Barracas Central	142
Concursos	147
Concurso Nacional de Ideas Prioridad Peatón	148
Concurso Nacional de Ideas Parque Lineal del Sur	156

El punto de partida esencial para alcanzar la ciudad deseada

Arq. Daniel Chain / Ministro de Desarrollo Urbano



Estas nuevas jornadas, que son la continuación de las celebradas en diciembre de 2008, dan cuenta de la importancia del tema que tratan: la humanización del espacio público. Obviamente, la ciudad es probablemente, la más artificial, vale decir, la más humana de las invenciones. Ante esta paradoja corresponde preguntarse ¿por qué habría que humanizar el espacio público?, la respuesta conduce a otro interrogante: ¿significa acaso, que el espacio público está deshumanizado? Si esto es así, debemos tomar conciencia de lo que, tanto autoridades como sociedad, hemos hecho de nuestra ciudad, no para distribuir culpas, sino para poder reflexionar y actuar adecuadamente en pos de tal objetivo.

La primera conclusión es que el espacio público deje de ser tierra de nadie para convertirse en un lugar “apropiado” y acá la semántica nos brinda pistas interesantes. Decimos apropiado en las dos acepciones del término, como lugar propio, es decir que tiene dueño, y como lugar apto. Por una parte se propone un cambio cultural, cual es estimular en los vecinos la idea de que el espacio público les pertenece. Por otra, ejecutar las acciones necesarias para que sea grato, bello y acogedor. La ecuación a modificar es: nadie cuida lo que no le pertenece -nadie quiere apropiarse de algo desagradable, porque todos cuidamos lo que es nuestro-, todos cuidamos lo que nos pertenece. Nadie-todos.

La palabra, entonces, es integración. La ciudad en conjunto es un sitio de entrecruzamiento de relaciones de diverso tipo. Sociales, personales, tecnológicas, laborales, comerciales, comunicacionales y de transporte. Todas influyéndose, condicionándose, modificándose mutua y constantemente, y creando nuevas relaciones, nuevos entrecruzamientos, en un espiral sin fin. En la ciudad, todo es comunicación.

Humanizar = embellecer + apropiarse + integrar.

El espacio público es, fundamentalmente, lugar de encuentro de sus habitantes. Podemos concluir que si este espacio estuviera deshumanizado, toda la ciudad lo estará, y todos sus habitantes se verán forzados a conducirse en consecuencia. La violencia tiene

por escenario fundamental el espacio público, perdiendo de vista lo fundamental; que la ciudad que el vecino necesita y quiere no es una ciudad artificial sin alma, sino que es un espacio abierto donde niños, adultos, mujeres y hombres -jóvenes y viejos-, puedan moverse, transformarlo y disfrutar de los mismos lugares, cada uno con su necesidad, con su estilo, a su manera creando nuevos modos de uso y convivencia.

Promover, a través de la mirada de los niños, la transformación del espacio público mediante el hacer del juego.

La integración es una tarea que compete tanto a quienes tenemos la responsabilidad de planificar, ordenar, reglamentar el uso y características del espacio público, como a quienes dedican horas de estudio y trabajo a conceptualizar la ciudad que deseamos junto a los vecinos. Las necesidades de los vulnerables pueden ser consideradas como un llamado de atención sobre la calidad de ciudad que se está consolidando; si ellos se sienten cómodos, todos los demás lo estaremos holgadamente.

El objetivo de estas jornadas es intercambiar experiencias entre los asistentes nacionales y extranjeros, a través de actividades en workshops y exposiciones, brindando una nueva oportunidad para el enriquecimiento de los Programas del Ministerio de Desarrollo Urbano, para recuperar al espacio público promoviendo una comunidad humana vital y dinámica.

Los textos de los especialistas que componen este volumen son un aporte fundamental para encontrar las formas adecuadas de dar respuesta a los desafíos que plantea la ciudad moderna, de cara a su multitudinaria composición, al fenomenal desarrollo de la tecnología y a las necesidades de un población creciente, sin cuya participación todo esfuerzo será vano. Este es el punto de partida esencial para alcanzar la ciudad deseada: integrada, moderna y respetuosa de su historia y previsor de su futuro, conservadora de su patrimonio y flexible a los cambios a un mismo tiempo, ágil y confortable, rica en oportunidades laborales y comerciales, en cuyos espacios públicos se pueda gozar del encuentro con el prójimo.

Jornadas de intercambio vecinal y profesional “La Humanización del Espacio Público”

Arq. Jorge Sabato / Subsecretario de Proyectos de Urbanismo, Arquitectura e Infraestructura



Las Jornadas “La Humanización del Espacio Público”, que se llevaron a cabo los días 10 y 11 de diciembre de 2008 organizadas por el Ministerio de Desarrollo Urbano y que contaron con el auspicio de la Sociedad Central de Arquitectos, tuvieron como objetivo la profundización y revisión de algunos conceptos acerca del diseño de los espacios públicos como un aporte a la optimización tanto de los Planes y Programas que lleva adelante la Subsecretaría de Proyectos de Urbanismo, Arquitectura e Infraestructura como de los concursos que se sustancian y sustanciarán en base a la Ley 2201 y los que el Ministerio promueve de acuerdo al convenio celebrado oportunamente con la Sociedad Central de Arquitectos.

Un amplio y calificado conjunto de funcionarios, especialistas y referentes vecinales expuso y debatió la temática de la convocatoria teniendo en cuenta las distintas escalas, componentes y expresiones, desde la perspectiva de una mirada integral y crítica del modelo de ciudad.

Desde ya, estas Jornadas no pretendieron ser definitivas sino, por el contrario, constituirse en un vehículo para el intercambio permanente acerca del tratamiento y proyecto del espacio público, la generación de acciones coordinadas y concertadas de todos los niveles de la Administración Pública y la imprescindible participación de la comunidad involucrada, que aporta la explicitación de sus necesidades, expectativas, anhelos e historia.

Ante la sencilla y, a la vez, complejísima pregunta “¿Que necesitamos los seres humanos, en tanto personas y ciudadanos, para vivir la ciudad del modo más pleno?”, una de las respuestas es que necesitamos una Ciudad Amigable. Necesitamos, por ejemplo, transitar libremente y para cumplir nuestras obligaciones, pasear con y sin rumbo, mirar, encontrarnos con otras personas. La ciudad, sus espacios públicos, deben tener características que faciliten y propicien esas actividades y contactos, no solo en sus plazas y parques, sino en el conjunto del Espacio Público ya que, como en la mayor parte de las ciudades de herencia mediterránea, nuestro Espacio Público es continuo y homogéneo en cuanto a su accesibilidad y derecho de uso.

En definitiva, lo que se debatió en este encuentro no es ni más ni

menos que la optimización de instrumentos de diseño que ayuden a las personas a vivir mejor ya que es en el Espacio Público donde se juega la calidad de nuestra vida social.

La continuación de estas Jornadas, a desarrollarse en el mes de Mayo de 2009 ampliando la convocatoria a nivel nacional e internacional, permitirá profundizar la tarea emprendida sumando al debate, además, los instrumentos teóricos y técnicos y las herramientas innovadoras originados en las riquísimas experiencias urbanas de Latinoamérica y Europa.

En este sentido, el contenido de la presente publicación es una exposición de ideas y realizaciones que apunta a constituirse en una plataforma del esperado debate.

El tratamiento del Espacio Público

El tratamiento del Espacio Público supone afrontar el problema, simultáneamente, desde dos niveles conceptuales. Por un lado, las acciones puntuales o sectoriales deben formar parte de un Proyecto de Ciudad, encajar en una idea general de lo que la ciudad en su conjunto debe llegar a ser. Por el otro lado, cada una de estas acciones parciales –en tanto piezas urbanas- debe tener su propia lógica emergente de las condiciones particulares e irrepetibles del sitio y establecer una relación con su entorno inmediato con el cual debe convivir y, muchas veces, influir positivamente promoviendo nuevas acciones encadenadas. Se debe apuntar, entonces, a que exista una íntima correlación entre estos dos niveles, que ambos entronquen en una raíz común. El recientemente aprobado Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires es, precisamente, esa raíz común.

A nivel urbano, el proyecto del espacio público significa el ordenamiento espacial de una serie de actuaciones que se irán produciendo necesariamente y que serán puestas en relación precisamente por la existencia del PUA.

Dentro del marco del PUA las acciones puntuales sobre el espacio público se orientan a la búsqueda de las relaciones entre los sectores y objetivos urbanos más que a la mera definición de sus

elementos construibles y, por lo tanto, serán capaces de provocar nuevos sistemas relacionales vehiculizando estrategias de transformación y/o desarrollo urbano que van mas allá del alcance de un proyecto arquitectónico, sea por su tamaño, por su programa, por su gestación, por su tipo de gestión, etc. Cada una de estas acciones sobre el Espacio Público constituye, si bien referida a los requerimientos del sector específico de actuación y a la escala correspondiente, una apuesta para lograr objetivos globales. Se trata de verdaderas prefiguraciones urbanas.

Por otra parte, estos Proyectos, por sus diferentes escalas y objetivos, tienen la capacidad de canalizar formas de intervención de diversos niveles de la administración y de las organizaciones vecinales y, por lo tanto, pueden desarrollarse bajo fórmulas de gestión dinámicas y novedosas.

Es precisamente desde esta concepción desde donde puede partir una recuperación del Espacio Público que permita albergar el encuentro social y un grado tal de diversidad de las actividades colectivas que anime, inspire y promueva una comunidad humana vital y dinámica.

El proyecto del Espacio Público

El Proyecto del Espacio Público debe responder a un conjunto de exigencias programáticas que, para ser eficientes, deben concebirse en forma articulada, como elementos de un sistema.

1. Formar parte de un proyecto de ciudad (integración de macroescala)

Es una cuestión clave que se establezca una relación circulante entre el proyecto global (que puede ser más o menos explícito, pero siempre asumido por el liderazgo político y con un importante grado de apoyo social) y las actuaciones físicas, debidamente programadas y financiadas.

2. Oportunidad

La oportunidad puede surgir como resultado de procesos propios de la dinámica social de la ciudad o puede crearse ex profeso. A través de diversos planes y programas el Ministerio de Desarrollo

Urbano desarrolla decisiones puntuales que son, a la vez, potencialmente estratégicas produciendo y promocionando eventos capaces de actuar como palancas transformadoras y generar fuertes impactos.

Por ejemplo, una zona obsolescente y degradada es, sin dudas, un problema pero, también, una oportunidad, incluso de convertirse en nueva centralidad. Un sector urbano extremadamente especializado (como una zona de actividades económicas o comerciales específicas) puede propiciar un desarrollo urbano hacia una escala superior. Aprovechar las oportunidades es una prueba excelente para verificar el potencial de liderazgo promotor del Gobierno de la Ciudad.

3. Mixtura

En el marco de las concepciones más actuales que propician la plurifuncionalidad y polivalencia, se debe apuntar a proyectos capaces de promover un desarrollo urbano diversificado, mejorando la accesibilidad y la movilidad y creando espacios públicos que proporcionen sentido de lugar al territorio. Tres aspectos son especialmente importantes:

- Generación de espacios públicos y equipamiento colectivo que refuercen la identidad simbólica.
- Impacto sobre el empleo
- Desarrollo urbano de los entornos, teniendo en cuenta tanto las posibilidades de generar centralidades como el impacto redistribuido, la sostenibilidad medioambiental y la calidad formal o estética.

4. Integración y transformación del tejido urbano (integración de microescala)

Se trata de propiciar tres procesos urbanos distintos:

- La integración, no sólo con el entorno inmediato, sino, también, del entorno inmediato, ya que a menudo el nuevo proyecto es una oportunidad para restituir una integración perdida o nunca lograda debido a intervenciones anteriores como en los casos de obras de infraestructura vial de alto impacto (autovías, autopistas, pasos sobre y bajo nivel) o áreas de equipamientos específicos desactivados (sectores de industrias contaminantes desalojadas, de operatividad ferroviaria, etc.)
- El equilibrio entre el cambio de actividades de usos y poblaciones



y el mantenimiento, aunque sea parcial, de tejidos y colectivos sociales propios de la zona

- El efecto dinamizador sobre una parte (o, incluso, la totalidad) de la ciudad tanto en el aspecto económico y cultural como en el físico en tanto pueden propiciar otras actuaciones fuertes o gran cantidad de pequeñas acciones “acupunturales” concatenadas.

5. La forma urbana

Es un aspecto constituyente tanto del contenido material como de la viabilidad económica del Proyecto del Espacio Público. Si no se desarrolla una actitud proyectual en la concepción de las actuaciones estratégicas, difícilmente los actores públicos y privados se comprometerán a fondo con un proyecto complejo y a largo plazo. Y más difícil aún será obtener los apoyos institucionales, sociales y mediáticos. El diseño es, justamente, definir las formas que garantizarán la polivalencia y la accesibilidad, que facilitarán la diversidad de usos y su evolución y que imprimirán un sello de calidad al conjunto. La forma no es sólo una cuestión estética, es parte sustancial de la viabilidad económica de una operación y de la calidad de vida de la gente.

El objetivo fundamental es, entonces, dotar a la ciudad de un estilo de vida singular y un determinado perfil diferencial que, eficientemente diseñado, podrá ser un poderoso instrumento para crear valor agregado desencadenando una dinámica complementaria de crecimiento cualitativo económico, social y ambiental. Porque, en una económica basada en el conocimiento, en la innovación y en el capital intelectual, los factores de competitividad no son puramente económicos, dependen también del equilibrio social y de la calidad ambiental.

La gestión actual del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires -que ha cumplido un año en Diciembre pasado- ha manifestado y actuado permanentemente sobre la necesidad de implementar un proceso integral de desarrollo que contemple el mejoramiento de la calidad de vida de los vecinos a través de una distribución equitativa de los recursos presentes y futuros. De este modo se contribuye a la construcción de un proyecto de ciudad compartido y, en el largo plazo, lograr una gestión territorial que en el marco del PUA sea asumida colectivamente como política de estado.

De acuerdo a esta concepción, el Poder Ejecutivo, a través del Mi-

nisterio de Desarrollo Urbano, ha puesto en marcha un conjunto de Planes y Programas para todo el territorio de la Ciudad aunque teniendo como eje principal la reactivación de su zona sur. Entre otros:

- Concursos para el Máster Plan del Parque Cívico XXI y el nuevo Parque Lineal del Sur como pieza verde integradora, co-organizados con la Sociedad Central de Arquitectos.
- Recuperación y mejoramiento de corredores vehiculares de ingreso y egreso mejorando la conectividad norte-sur, cómo las avenidas Alte. Brown y Regimiento de los Patricios.
- Recuperación y mejoramiento de espacios verdes, acondicionamiento de espacios para esparcimiento de pequeña y mediana escala que sumarán hacia 2011, unos 881.862 m²
- Actualmente existen 19.485.000 m² y se incorporarán hacia 2011 unos 4.111.300 m², mejorando sustancialmente la proporción de espacios verdes por habitante de 6,57 a 7,90 m².

Por último, cabe destacar un reconocimiento especial al esfuerzo y la labor de todos los equipos técnicos de la Subsecretaría de Proyectos de Urbanismo, Arquitectura e Infraestructura del Ministerio de Desarrollo Urbano y a los arquitectos e ingenieros que han participado en los concursos específicos los que, con su capacidad e idoneidad, han hecho posible todo lo producido y realizado hasta el momento.



El espacio público materializado: de la ilusión a la construcción

Ing. Sergio Agostinelli / Subsecretario de Ingeniería y Obras Públicas



Seguramente en esta Jornadas Internacionales de Humanización del Espacio Público podremos reflexionar en profundidad desde un punto vista teórico, institucional y humano sobre la importancia que adquieren estos lugares ciudadanos a nivel de encuentro, intercambio, pertenencia, descanso y renovación de energías.

Estos sitios tienen mucho que ver con la ilusión, en el sentido de lo ilusorio, pues solo se perfecciona con la presencia y asistencia de los ciudadanos y sin ellos se sienten vacíos, pero también con la ilusión en el sentido de lo esperado.

Desde nuestra Subsecretaría tenemos la gran responsabilidad de convertir esas ilusiones, esas ideas, finalmente proyectos, en realidades tangibles, construyendo y materializando estos espacios.

Para nuestro equipo, es tan importante la obra terminada, inaugurada y disfrutada como todo el proceso, intenso, enormemente difícil muchas veces, de su construcción, ya que a diferencia de la obra privada que se encuadra en su propio solar, aislado ajena al ritmo febril de su entorno, nosotros tenemos que trabajar dentro de una ciudad en actividad, en permanente movimiento.

Nuestro desafío es lograr que el impacto de esas obras, de variadas escalas, interfieran lo menos posible con la vida cotidiana, durante la etapa que parecen más una molestia que un logro.

Hemos tratado de ver a los espacios públicos en construcción y me-

jora, no como una interferencia, sino como otra manifestación vital de la ciudad, que se transforma y cambia continuamente.

Es por eso que los correctos vallados, protecciones, arribo de materiales y equipamientos, estibaje, señalización, desvío transitorio de calles y sendas, y finalmente las distintas etapas de construcción, han sido temas de una constante atención por parte de nuestra Subsecretaría.

Hemos tratado de mantener informado a los usuarios de las etapas y los pasos sucesivos del desarrollo de estas obras, para reducir ansiedades y contener expectativas.

Por lo tanto, en nuestra área, la “humanización” ha tenido que ver con considerar que no sólo es importante la obra concluida, sino la convivencia de la misma durante su ejecución con todos los ciudadanos.

No podremos decir que ha sido sencillo, y que siempre hemos acertado y conformado a todos, pero hemos considerado el arranque de esta nueva Gestión de Gobierno como un tiempo de ajuste y aprendizaje, para incorporar las mejoras necesarias, y tratando de escuchar a nuestros espectadores y acompañantes, los vecinos.

Por supuesto que frente a la obra terminada, las dificultades dan paso a la satisfacción de la tarea responsable y bien hecha, logro que comparto con todos los integrantes de esta Subsecretaría.

En este sentido esperamos continuar, y este será nuestro aporte a la ciudad y sus siempre necesarios espacios públicos.

OASIS BOULEVARD IRIARTE ENTRE GONCALVES DIAS Y SAN ANTONIO

Expediente N°: 27.406/08
Plazo de obra: 60 días corridos
Proyecto y Dirección de Obra:
Ministerio de Desarrollo Urbano
Dirección Gral. de Obras de Arquitectura de Mal.
CFAU N° 13132)

Monto del Contrato: \$ 1.501.344,25
Emp. Constructora: GRO CONSTRUCCIONES S.A.
Representante Técnico:
Lic. Lilián Mabel Delgado



Buenos Aires
Gobierno de la Ciudad

H haciendo
buenos aires



La supresión de las barreras urbanísticas, “calidad de vida para todos”

Arq. Miguel Ortemberg / Director General de Proyectos Urbanos y Arquitectura



“Ni la rehabilitación será completa, ni la integración social una realidad, sino modificamos, transformamos o adaptamos nuestras ciudades, para que en ellas puedan vivir con absoluta independencia, todos los que en ella moran, incluso aquellos que se vean precisados de usar una silla de ruedas para desplazarse”
Le Corbusier 1935

Pasaron más de setenta años desde que Le Corbusier pronunciara esta frase y resulta importante hacer una especie balance o de síntesis para ver en que situación estamos en relación a este tema en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. También para evaluar que es lo que falta por hacer, que es sin duda mucho.

Hoy existe un marco jurídico a nivel nacional que propone la integración del discapacitado¹, ese marco jurídico se inicia con la ley 22.431 del 16 de marzo de 1981 y fue modificándose con actualizaciones por leyes, 25635, 25634, 25504, 24901, 23314, 24308, 23876 y 23021.

A los efectos de la ley, se considera discapacitada a toda persona que padezca una alteración funcional permanente o prolongada, física o mental, que en relación a su edad y medio social implique desventajas considerables para su integración familiar, social, educacional o laboral.

Se trata en estas leyes del enunciado de un sistema de protección integral de las personas discapacitadas, tendiente a asegurar a éstas su atención médica, su educación y seguridad social, así como concederles las franquicias y estímulos que permitan en lo posible neutralizar la desventaja que la discapacidad les provoca y les den oportunidad, mediante su esfuerzo, de desempeñar en la comunidad un rol equivalente al que ejercen el resto de la comunidad.
La cuestión de las barreras físicas en lo referido a la arquitectura

y al urbanismo son capítulos embrionarios en estas leyes referidos a transporte y arquitecturas diferenciadas, basados en una visión asistencialista, que no plantea una declaración de derecho de las personas. La ley nombra a las personas como discapacitados y no como inválidos, lisiados o disminuidos. Pues estos términos implican siempre una negación de algo. Discapacitado es un individuo potencialmente apto. Puede tener, en determinados aspectos, capacidad menor, igual e incluso mayor que otros individuos.

De la Caridad a la intervención del Estado

Históricamente la manera de dar cuenta de esta cuestión fue la filantropía y la caridad, esos eran los conceptos sobre los que se sustentaba el accionar de hombres como el Presidente Bernardino Rivadavia, que intentaban accionar desde organizaciones como “Las Damas de Rosa” y distintas agrupaciones de caridad y beneficencia, que nacieron algunas vinculadas al fenómeno de la peste en Buenos Aires.

En este segmento de nuestra historia, lo que queda claro es la ausencia del estado en lo que hace a tomar esta cuestión como un tema propio, dejando libradas las soluciones posibles al accionar individual o de organizaciones caritativas.

Este período abarca desde 1823 hasta 1956, recién en 1956 aparece la Comisión Nacional de Rehabilitación del Lisiado.

Una nueva epidemia, en este caso la de poliomielitis, genera una gran conmoción en nuestra sociedad, dejando a miles de personas en situación de discapacidad transitoria o permanente. La creación de ALPI, Asociación de Lucha contra la Parálisis Infantil es otro ejemplo de esta problemática.

De la Caridad a la Igualdad

Cuando por esa época el estado toma intervención lo hace desde una idea fuerza de igualdad, en el sentido de que es el estado a tra-

¹ La Organización Mundial de la Salud (O.M.S.) define la discapacidad como “la pérdida de la capacidad funcional secundaria, con déficit en un órgano o función que trae como consecuencia una minusvalía en el funcionamiento intelectual y en la capacidad para afrontar las demandas cotidianas del entorno social.” Las consecuencias de la discapacidad dependen de la forma y profundidad con que alteran la adaptación del individuo al medio. La discapacidad puede ser definitiva o recuperable (en tanto susceptible de mejorar en ciertos aspectos) o en fin, compensable (mediante el uso de prótesis u otros recursos). Por ello, es importante analizar el grado de discapacidad (leve, moderada, severa o muy severa en relación cuantitativa con la disminución o alteración funcional), su evolutividad (progresiva, estacionaria o regresiva) y si es congénita o adquirida, puesto que las consecuencias en uno u otro caso han de ser diferentes, como lo serán también las reacciones psicológicas del individuo y su entorno familiar.

vés de leyes concretas que debe igualar oportunidades. Si bien las ideas de igualdad fueron el sustento ideológico de las primeras intervenciones concretas del estado en esta cuestión, la idea de igualdad en si misma no garantizó la cuestión fundamental, que es la integración.

Actualmente las ideas del asistencialismo original, que nutrieron el accionar de esa primer etapa han sido superadas por otras que intentan ayudar a la persona discapacitada a tener una actitud psicofísica independiente, a no esperar todo del estado y a poner en juego su voluntad y creatividad, dentro de una idea clara de integración. ¿Pero de que hablamos cuando nos referimos a integración?

De la Igualdad a la Integración

La rehabilitación del discapacitado supone un proceso de restauración al máximo de sus capacidades físicas, mentales, sociales, vocacionales, y económicas en aquello que transita desde la cama hasta la vida plena. La aceptación de la realidad con una actitud psicofísica independiente.

Es necesario persuadir al discapacitado, a la familia, a los empleadores y a la comunidad en general (familia-comunidad- estado) que en esta filosofía recuperarse no es “curar” en el sentido clásico de la palabra, sino mejorarse al máximo de sus posibilidades enseñando al discapacitado a vivir con su incapacidad.

Salud, por otra parte, ha sido definida como el “estado de bienestar físico, mental y social” y no simplemente como “ausencia de enfermedad”.

La rehabilitación como filosofía depende fundamentalmente de la educación de la comunidad. Es una forma de ver y sentir al hombre, sea o no discapacitado en su actividad total.

Es comprender que el trabajo fisiológicamente considerado representa una parte inseparable de nuestro ser y que la terapia laboral es a la actividad del músculo y la mente como oxígeno a la función de respirar.

La ley 962 del 5 de diciembre del año 2002.

Modifícase el Código de la Edificación de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

“Accesibilidad Física para Todos”

Luego de muchos años de trabajo, casi una década y con el aporte y la perseverancia de muchos profesionales y asociaciones vinculadas a esta problemática, se promulgó esta ley como un anexo

que viene a modificar el Código de Edificación de la Ciudad de Buenos Aires.

No podemos dejar de nombrar a la arquitecta Clotilde Amengual, al arquitecto Juan Gilli y al arquitecto Guillermo Vidal, entre otros, que fueron impulsores y creadores de conciencia y contenidos concretos para la materialización de esta ley, durante más de diez años de trabajo hasta su aprobación.

La ley 962, desarrolla exhaustivamente las normativas a que deben someterse los nuevos proyectos y las adecuaciones de edificios tanto públicos como privados en función de garantizar la accesibilidad para todos. También avanza en la definición de elementos tendientes a la organización del espacio público, pero podríamos decir sin temor a equivocarnos que la ley 962 pone el énfasis en todo lo que sucede de la línea municipal para adentro, dejando muchos espacios en blanco en lo que refiere al espacio público, tema todavía pendiente que llama a su inserción natural dentro del Código de Planeamiento Urbano.

Define las Barreras Físicas, expresión que involucra a las barreras arquitectónicas, las que están en el interior de los edificios, las barreras urbanísticas que se manifiestan en el espacio público en general, las barreras en el transporte y las barreras en la comunicación.

Las barreras urbanísticas son los impedimentos que presentan la infraestructura, el mobiliario urbano, y los espacios públicos (parquizados o no) frente a las personas con discapacidad o con circunstancias discapacitantes.

Anchos mínimos de veredas, volúmenes libres de riesgos, pendientes máximas en aceras, pendientes en rampas exteriores son algunos de los elementos que aporta la ley en lo que hace al espacio público.

Sin embargo el tema de barreras en el espacio público va mucho más allá de los contenidos de dicha ley y llama a un trabajo coordinado y a una reflexión seria sobre cuestiones de alto nivel de complejidad.

La supresión de barreras urbanísticas impacta sobre cuestiones tan diversas como el tiempo de corte de los semáforos, el diseño de los cruces, la señalética y la comunicación, la accesibilidad física en trenes; subtes y medios de transporte; la instalación de juegos integradores en plazas y espacios verdes en general.

A esto se suman problemáticas específicas, por ejemplo el de la adaptabilidad, lo que supone la adecuación del espacio público para hacerlo accesible a las personas con discapacidad. O el tema

de la preservación histórica, pues cuando se debe adecuar un espacio público con valor patrimonial, los criterios de intervención son indudablemente distintos.

Esto supone muchas veces la realización de “interpretaciones urbanas”, pues el espacio físico está ya consolidado, por lo tanto es necesario contar no solo con normativas claras y explícitas capaces de ordenar el accionar de los diversos actores que permanentemente modifican el espacio público sino también con órganos de aplicación capaces de auditar y aprobar las nuevas intervenciones.

Actualmente existen dos convenciones sobre discapacidad

- La Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad, Es una convención regional y su objetivo es la prevención y eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad y propiciar su plena integración en la sociedad, fue incorporada al derecho interno por la ley 25.280
- La Convención Internacional sobre los derechos de las Personas con Discapacidad.

Es una convención internacional, es amplia e integral y desarrolla una amplia gama de situaciones de las personas con discapacidad. Su propósito es promover, proteger y asegurar el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales por todas las personas con discapacidad y promover el respeto de su dignidad inherente. Se incorporó al derecho interno de nuestro país a través de la ley 26.378.

Muchas manos en un plato...

En el espacio público interactuamos todos, algunos con capacidad de modificarlo fuertemente. Los usuarios y vecinos directos de los espacios públicos suelen avanzar sobre los mismos, modificándolos por adecuación del uso, o colocando luces, árboles, cartelería, protecciones, canteros, la mayor parte de las veces sin coordinación con entes gubernamentales.

Simultáneamente las empresas de mantenimiento, rompen y rehacen pero no siempre dejan las cosas en su estado original. Los distintos ministerios planifican y ejecutan obras nuevas, de mantenimiento o de adecuación en el espacio público.

A esto se suman las intervenciones a nivel de demarcación horizon-

tal de las calzadas, bacheo, semaforización vehicular y peatonal, refugios y señalética.

En síntesis el espacio público cambia permanentemente de la mano de múltiples actores simultáneos y en muchos casos no coordinados.

En esta problemática se entremezclan cuestiones de coordinación institucional, jurídicas, políticas, de control de las empresas de servicios y de los particulares, entre otras.

La calidad del espacio público, su mantenimiento y preservación, dependen en gran medida de la capacidad que tengamos de coordinar y planificar las intervenciones de todos los actores que operan en él.

Los desafíos actuales

Los desafíos son jurídicos, pues debemos incorporar la Ley 962 al cuerpo mismo del Código de la Edificación pero no ya como un anexo, sino como parte ineludible del mismo. Debemos desarrollar los contenidos de la Ley 962 hacia el Espacio Público, de manera que queden integrados en el Código de Planeamiento Urbano.

Debemos resolver cuestiones institucionales, como la coordinación de las intervenciones en el espacio público y redefinir las responsabilidades de los diversos actores.

Debemos dar adecuadamente la discusión de las tensiones que surgen en relación a preservación de patrimonio y la supresión de barreras urbanísticas.

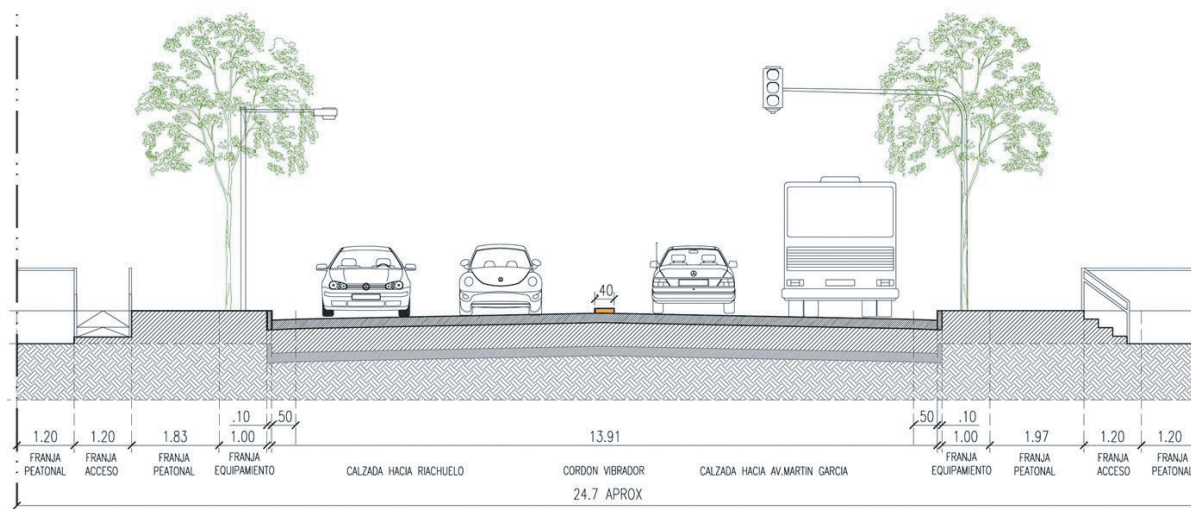
Y debemos continuar con una tarea inmensa a la que nos encontramos fuertemente avocados, que es la de re proyectar y adecuar el Espacio Público de la Ciudad de Buenos Aires para que sea Accesible para Todos. Tal cual afirmaba el Doctor René Favaloro en una entrevista sobre este tema.

“No se trata solamente de mejorar las condiciones del discapacitado, sino de lograr una mejor calidad de vida para todos.”

Suprimir las Barreras Urbanísticas es construir mejor Calidad de Vida para Todos

Proyectos realizados en la Dirección General de Proyectos Urbanos y Arquitectura

Las obras realizadas en esta Dirección han puesto especial énfasis



La elevación de la calzada se calculó en función de los requerimientos hidráulicos y de las cotas de los umbrales existentes a fin de minimizar las soluciones en “patio inglés”



Primer Tramo – Entre la Avenida Martín García y Olavarría



Primer Tramo - Imágenes Proyectadas



Segundo Tramo – Entre Olavarría y la Avenida Pedro de Mendoza



Segundo Tramo - Imágenes Proyectadas

en las cuestiones relacionadas con la accesibilidad, punto fundamental de esta gestión de Gobierno.

Avenida Patricios

La localización del proyecto es en la Avenida Patricios entre la Avenida Martín García y la calle Olavarría.

El objetivo general es el de promover un conjunto de procesos que aseguren la mejora urbano-ambiental de la Avenida a través de 4 grandes directrices de actuación:

- La reducción de los conflictos funcionales entre diferentes actividades y usos del suelo.
- El fomento a la renovación edilicia y a la localización de nuevas actividades.
- La mejora de la calidad del espacio público.
- La mejora de las condiciones de peatonalidad a fin de favorecer el intercambio social y la actividad comercial.

Las veredas se proyectaron sistematizando las soluciones que brindan acceso a los predios cuyos umbrales quedarán por debajo o por arriba de la cota proyectada de vereda a partir de la definición de 4 “bandas” paralelas de circulación peatonal:

- La primera franja, de 1 metro de ancho, se ubica adyacente al cordón y sirve para alinear la forestación, los semáforos, la cartelería, las columnas de alumbrado público y las paradas de transporte público.
- La segunda franja, de ancho variable nunca menor a 1,20 m, tiene la función de asegurar la fluidez de la circulación peatonal en todo el recorrido de la vereda.
- La tercera franja, de 1,2 m de ancho, aloja las escaleras y las rampas que salvan los desniveles que existirán entre la nueva cota de vereda y los umbrales de las propiedades. De tal forma, esta “banda” es discontinua en la medida que solo se materializa en los frentes de aquellas parcelas en las que estas soluciones se hacen necesarias.
- En estos casos, y siempre que fue posible, se respetaron las pendientes y características de las rampas a las cuales obliga la nueva normativa vigente relacionada con la discapacidad. Las rampas se desarrollan siempre paralelas a los cordones y líneas municipales, tienen en todos los casos un ancho de 1,2 m (que permiten alojar con comodidad las barandas exigidas) y las pendientes varían entre 6 y 8% según el espacio disponible y el desnivel a salvar.

- La cuarta franja, de 1,20 m de ancho, garantiza la circulación en todos los frentes de las propiedades que presentan cotas inferiores o superiores a las nuevas cotas de vereda y por lo tanto solo se materializa en dichos lotes

Con el objetivo de mejorar la circulación y la seguridad peatonal, extender las posibilidades de uso del espacio público y delimitar los espacios de estacionamiento público en las calles transversales, se ampliaron las veredas en las esquinas (a través de un diseño en “oreja”) en todos aquellos casos que no obstaculizaran la fluidez del tráfico vehicular.

Los usuarios a los que se dirige el presente emprendimiento son los residentes en el área y aquellas personas que desarrollan su actividad cotidiana pública, comercial, cultural y comunitaria en la Avenida Patricios y sus adyacencias.

Pasaje Carabelas y calle Reconquista

Incluidas dentro del programa AREA CENTRAL del Plan Urbano Ambiental, hoy denominado “Prioridad Peatón”.

El objetivo general es la puesta en valor del sector, la optimización del espacio público y un desarrollo paisajístico-funcional que posibilite actividades de esparcimiento y la recreación para toda la comunidad.

Se busca revertir el deterioro y degradación de las áreas, potenciando el proceso de recuperación y mejoramiento de las condiciones ambientales.

Se fomenta el desplazamiento peatonal, desalentando el ingreso y uso del automóvil, otorgando el carácter de “tránsito restringido” permitiendo los accesos a garages y emergencias: ambulancias y bomberos.

Las obras contemplan los cambios materiales y dimensionales para veneficiar la accesibilidad, así como también cumplir con la ley 962.

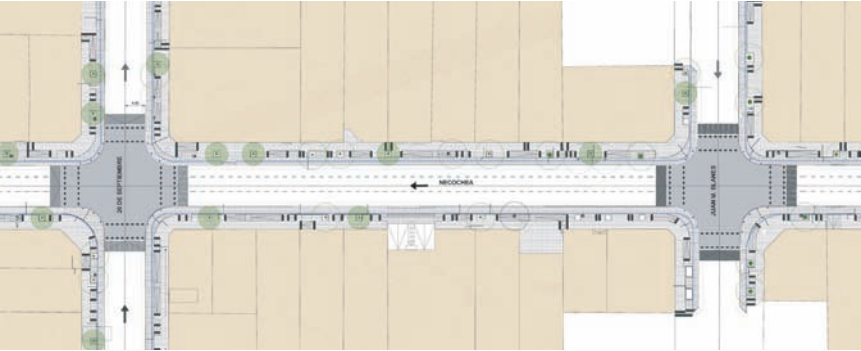
El proyecto incluye el rediseño y la refuncionalización del área, nivelando acera con calzada, (se ensancha la vereda que puede generar expansión por parte de los comercios) incorporando equipamiento, alumbrado peatonal y arbolado urbano, con el objetivo de otorgar a los sectores intervenidos el carácter de paseos públicos.

La Boca: calles Necochea y Olavarría

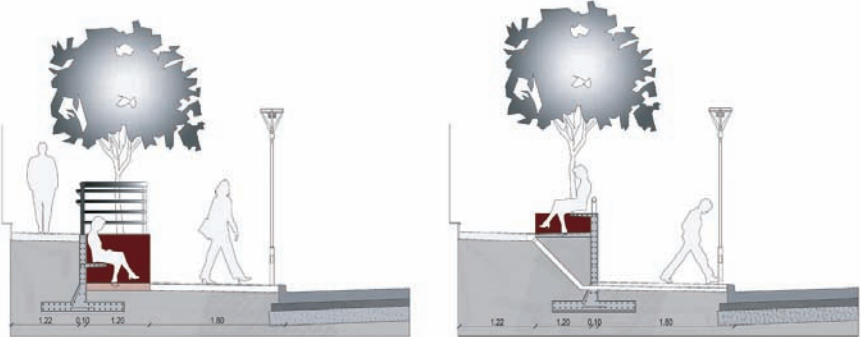
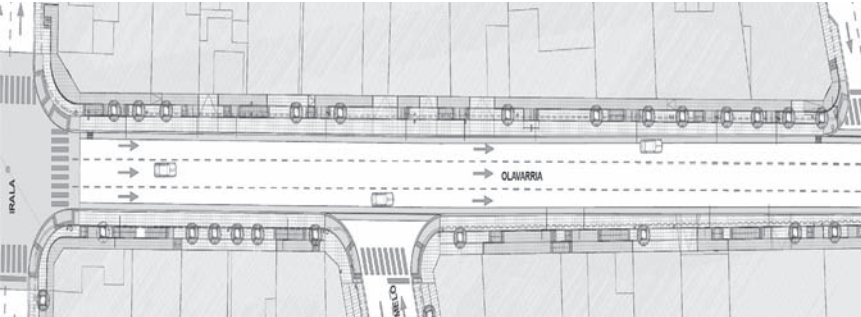
La Boca creció a partir de mitad de siglo XIX alrededor del primer

Los nuevos corredores
de conectividad hacia el sur

Calle Necochea



Calle Olavarría



puerto natural de Buenos Aires. La gran cantidad de colores del barrio La Boca y el paisaje portuario la convierten en uno de los barrios más pintorescos de la ciudad.

Una de las particularidades son las veredas elevadas con respecto al nivel de la calle debido a las inundaciones que se producían por las subidas del Río de la Plata. Originalmente el barrio fue una zona pantanosa, con lagunas y pajonales. A causa de esta baja topografía y de la periodicidad de las crecientes, en algunas zonas (por ejemplo Catalinas Sur) se elevó el terreno en 1 metro evitando así el problema que subsiste en las primitivas construcciones, cuya antigüedad se ubica entre los 50 y 100 años.

El objetivo general de la intervención es la mejora de la calidad ambiental, priorizando la circulación peatonal y la resolución del acceso a las propiedades que se encuentra sobre nivel vereda.

Teniendo en cuenta el generoso ancho de las calzadas, se propone la reducción de la misma con el objeto de incrementar el ancho de vereda.

De esta manera la acera se divide en tres bandas a lo largo de toda la cuadra:

- La primera junto al cordón a nivel cero, garantizando la circulación peatonal de forma ininterrumpida,
- la segunda resuelve los desniveles con rampas y escaleras
- la tercera conforma una pequeña terraza continua en los frentes edificados que se encuentran sobre nivel.

Se propone también la construcción de rampas peatonales en todos los cruces.

Boulevard Olleros

Atento al deterioro sufrido por el pavimento, el deterioro de veredas por distintas causas, la dificultad de cruce peatonal en diferentes esquinas y falta de equipamiento, se decide intervenir el área para su revitalización y ordenamiento.

El objetivo general es la puesta en valor del sector, manteniendo la estructura y materialidad existente.

Se interviene la calzada, la acera y el boulevard central.

Calzada:

Respetando la materialidad existente se procede a la extracción del

pavimento y recolocación sobre una nueva base de granitullo.

El cruce de calles se materializa en hormigón.

Se recomponen y demarcan los cruces peatonales

Acera:

Se procede a la unificación de solados mediante la colocación de baldosa granítica, ejecución de rampas en las esquinas, eliminación de canteros y rectificación de cazoletas.

Boulevard:

Se conserva en su totalidad, sometiendo al solado a reparaciones pertinentes y un lavado general. Se reemplazan y reponen bancos, cestos y bolardos. Los canteros se completan con chips de madera. Las farolas existentes se reacondicionan.

Los desafíos son jurídicos, pues debemos incorporar la Ley 962 al cuerpo mismo del Código de la Edificación pero no ya como un anexo, sino como parte ineludible del mismo. Debemos desarrollar los contenidos de la Ley 962 hacia el Espacio Público, de manera que queden integrados en el Código de Planeamiento Urbano.

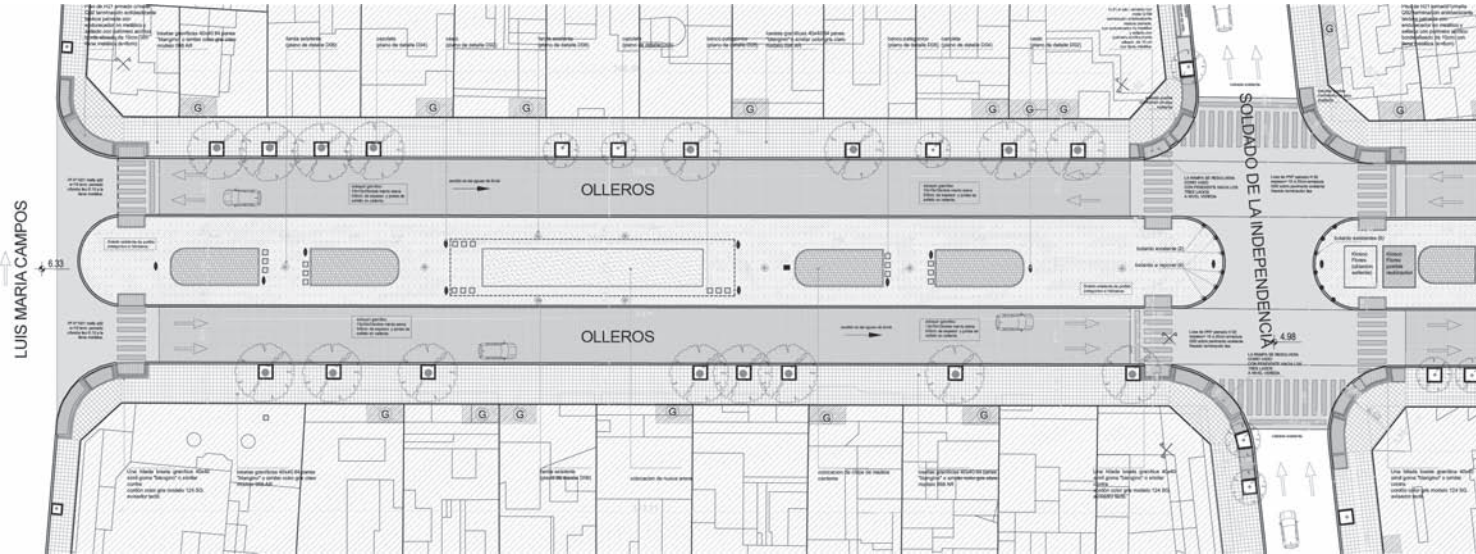
Debemos resolver cuestiones institucionales, como la coordinación de las intervenciones en el espacio público y redefinir las responsabilidades de los diversos actores.

Debemos dar adecuadamente la discusión de las tensiones que surgen en relación a preservación de patrimonio y la supresión de barreras urbanísticas. Y debemos continuar con una tarea inmensa a la que nos encontramos fuertemente avocados, que es la de re proyectar y adecuar el Espacio Público de la Ciudad de Buenos Aires para que sea Accesible para Todos.

Tal cual afirmaba el Doctor René Favalaro en una entrevista sobre este tema: “No se trata solamente de mejorar las condiciones del discapacitado, sino de lograr una mejor calidad de vida para todos.”

Suprimir las barreras urbanísticas es construir mejor calidad de vida para todos.

Boulevard Olleross



Antes de la intervención



Los desafíos actuales

Creando consenso ciudadano

Arq. Hernán Vela / Director General de Coordinación Institucional y Comunitaria



En las últimas décadas, las democracias representativas de Occidente han desarrollado un carácter participativo cada vez mayor. Los ciudadanos no se conforman solamente con elegir representantes cada dos o tres años, sino que se interesan por nuevas formas de participación, desde iniciativas populares, audiencias públicas u otro tipo de vías informales.

En sintonía con estos nuevos modelos participativos, los procesos de desarrollo urbano también están incluidos. La participación ciudadana en los proyectos de las intervenciones ha ido aumentando, en correspondencia con esta nueva necesidad de la población de participar en los procesos de cambio de sus propios barrios y ciudades.

El Ministerio de Desarrollo Urbano de la Ciudad ha identificado claramente esta necesidad de los ciudadanos, por lo que desde el comienzo de su gestión se ha perseguido la búsqueda del consenso público en las obras que se realizan bajo su órbita.

Antes de comentar brevemente algunos casos exitosos de participación ciudadana en los procesos de intervenciones públicas, cabe aclarar ciertos conceptos relacionados con este tema. En primer lugar, que el principal objetivo a la hora de construir consensos públicos es identificar a los distintos actores sociales (en la mayoría de los casos, estos actores pueden tener dos tipos de intereses, los directos y los difusos) para incluirlos en el proceso. Es importante también comprender sus intereses, escuchar sus opiniones y darle la participación adecuada a cada grupo. Sólo de esta manera el proceso será representativo de las distintas opiniones que existen en cada caso.

Por otro lado, también es clave la actitud de los actores públicos a cargo de estos procesos de búsqueda de consensos. Una de sus cualidades más importantes debe ser la capacidad de enfrentarse a la ciudadanía preparado y sin prejuicios, mostrándose abierto y transparente, compartiendo información, respetando su posición y estableciendo un marco de confianza.

Además, hay que recordar que la ciudadanía es un término que incluye una multitud de individualidades, por lo que es central que los actores públicos tengan en claro quiénes están ahí y porqué. Algunos suelen ser

grupos organizados, otros son ciudadanos interesados en la cuestión. Probablemente la mayoría no se conozca mutuamente ni comparta la misma visión sobre el tema. En esta primera instancia, es absolutamente necesario que los actores públicos sepan y puedan establecer el marco de discusión. Cuanto más personal es el trato, más fácil es construir relaciones de confianza, aunque esto requiere un insumo mucho mayor de tiempo y de recursos. Muchas veces se requiere de un proceso largo, multinivelado y multifacético para establecer el marco de confianza con los actores sociales participantes. Las virtudes de empatía y entendimiento, así como la paciencia, el sentido del humor y la capacidad de escuchar, es decir, ponerse en los zapatos del otro, son fundamentales en todos los casos.

A modo de resumen, debe quedar claro que el objetivo principal del proceso de participación pública consiste en involucrar a todos aquellos ciudadanos interesados en el proyecto en un debate activo e informado sobre las condiciones particulares del mismo. La información es la clave principal para un debate profundo y sincero. Resulta de suma importancia lograr que los actores públicos transmitan a la ciudadanía todo lo necesario sobre el proyecto. En conclusión, el objetivo es resolver problemas concretos, no ganar argumentos.

Ya explicados estos conceptos, estamos listos para exponer varios casos de procesos de búsqueda de consensos que se han dado a lo largo del año 2008 en el Ministerio de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Buenos Aires.

Audiencias Públicas Cruces Bajo Nivel

Cuando comenzó la gestión a finales del año 2007, en la Ciudad de Buenos Aires se estaban construyendo nueve cruces bajo nivel, enmarcados en el Programa de Conectividad Vial: Bonorino, Dorrego, Wames, Punta Arenas, Mosconi, Olazábal y Superí, Monroe, Larraide y Pedraza. En algunos de ellos había una fuerte resistencia por parte de algunos grupos vecinales, cuyos reclamos se basaban en la no realización del Estudio de Impacto Ambiental y de la Audiencia Pública. Es por ello que se decidió la realización de audiencias públicas en todas las obras, así podía conocerse la opinión de los ciudadanos.

Estas ocho audiencias públicas se realizaron en mayo del 2008 y contaron con una alta concurrencia, de alrededor de 500 personas. Las

audiencias comenzaban con una exposición del proyecto por parte de arquitectos, ingenieros y especialistas ambientales del MDU. Luego se escuchaban las opiniones de todos los ciudadanos que se habían anotado para participar, algunos de los cuales llevaban también presentaciones escritas.

Un grupo de taquígrafas llevaron un registro de todas las observaciones realizadas por los participantes, y el Ministerio de Desarrollo Urbano, a través de los profesionales correspondientes, respondió todas las inquietudes y sugerencias presentadas. Una vez finalizados los documentos, se realizaron varias copias y se convocaron nuevas reuniones para que los ciudadanos participantes se enteren de las respuestas a sus demandas.

En base a todas estas opiniones, los proyectos de los cruces se modificaron, introduciendo mejoras, y pudieron de esta manera continuar las obras con una satisfacción mucho mayor de la ciudadanía, cuyos reclamos fueron escuchados y solucionados en los cambios de los proyectos, como los cruces peatonales a distinto nivel que las vías del tren. Este punto es fundamental porque, en estos casos, la participación ciudadana sirvió para mejorar la calidad de las intervenciones.

Prioridad Peatón

El Programa Prioridad Peatón tiene como objetivo priorizar la circulación del peatón por sobre el tránsito vehicular, desalentando el mismo y desviando el transporte público a las grandes arterias, varias de ellas con carriles exclusivos para su circulación. A lo largo del año 2008, hubo dos obras dentro de este Programa donde se trabajó codo a codo con los ciudadanos, escuchando sus necesidades y buscando consensos sobre diferentes aspectos de los proyectos.

Carabelas: la calle Carabelas, una calle de 2 cuadras en pleno centro porteño, fue la primera obra de este programa. Si bien los frentistas eran pocos, casi todos comercios y oficinas, se hizo un trabajo “puerta a puerta” a lo largo de toda la calle. Funcionarios del Ministerio de Desarrollo Urbano fueron explicando el proyecto, mostrando renders de cómo quedaría terminado y escuchando distintas opiniones. Si bien la mayoría de los frentistas estaban muy satisfechos con la obra, se realizaron algunos cambios a pedido de ellos, como nivelaciones en la puerta de algunos comercios y corrimiento de baldosas para no mover un kiosco de diarios afectado. El consenso fue de 100% y la obra se desarrolló exitosamente.

Reconquista: la calle Reconquista era hasta antes de esta obra una calle muy transitada, con veredas muy angostas y un gran tránsito, sobre todo de colectivos. A la hora de buscar consensos para esta intervención, los funcionarios del Ministerio de Desarrollo Urbano se reunieron con los comerciantes de estas cuadras, pobladas de bares, restaurantes y hoteles. Se realizaron varias reuniones participativas, donde los arquitectos les explicaron el proyecto y se escucharon las distintas opiniones. Una vez más, este diálogo fue positivo, ya que sirvió para cambiar algunos puntos del proyecto a pedido de los ciudadanos, desde dársenas de estacionamiento hasta ubicación de árboles. A lo largo de este proceso, se fue buscando un consenso tanto con los vecinos que querían la obra como con los que en un primer momento no estaban a favor. Este proceso fue muy exitoso e incluso unió a los distintos comerciantes, que una vez finalizada la obra formaron una Asociación de Comerciantes de la calle Reconquista. Es decir, este proceso participativo ayudó también a que los comerciantes quisieran organizarse para buscar mejoras y perseguir un interés común.

Cabe aclarar que en los tres casos que hemos expuesto anteriormente, la participación de los ciudadanos no sólo se dio antes de comenzar las intervenciones sino que continuó a lo largo de las mismas, ya que los ciudadanos estuvieron en permanente contacto con los funcionarios del Ministerio de Desarrollo Urbano ante cualquier problema o inquietud que pudiera surgir en plena obra.

Acupuntura Urbana

Este programa realiza intervenciones en distintos puntos de la Ciudad, con el objetivo de generar nuevos espacios verdes y lugares de esparcimiento en pequeña escala. En el año 2008 se llevaron a cabo tres reuniones participativas para explicar los proyectos de acupuntura urbana planificados en distintos barrios. En el CGPC 14 se realizó la presentación del proyecto del patio de juegos de Santa Fé 5111. En el CGPC 7 se llevó a cabo la presentación del proyecto de la Plazoleta Discépolo. En el CGPC 4 se presentaron los proyectos de las Plazoletas Magaldi y Unamuno. Estas reuniones fueron coordinadas con los CGPC y el objetivo de las mismas fue que los ciudadanos pudieran ver el proyecto y manifestar sus opiniones con respecto al mismo. En las tres reuniones hubo una amplia participación del barrio y los ciudadanos pudieron expresar sus opiniones e inquietudes, que fueron contempladas en los proyectos finales.

Especies arbóreas utilizadas en el paisaje de Buenos Aires

Arq. Estela Iglesias Viarengi

El paisaje de Buenos Aires, en sus calles y parques se manifiesta a través de un arbolado de fuertes figuras, algunas nativas de la región y otras exóticas de probada adaptación.

Perennes, semiperennes y caducos compiten en sus exultantes floraciones, el lila de los jacarandáes, el amarillo de tipas e ibirapita, el rosado y blanco de los palos borrachos...

De menor porte, pero igualmente bellos, aparecen los tecomas,

los fumos bravos y los crespones mientras que figuras notables como ombúes, aguaribay y sauces criollos manifiestan su individualidad.

Con su aporte de follaje otoñal, fresnos y plátanos, nos remiten a un diseño aún vigente a través de la fortaleza de éstas especies. Variedad de arbustivas y herbáceas acompañan la impronta de cada momento y lugar.

Arboles en veredas y parques



TIPUANA TIPU
Tipa



JACARANDA MIMOSIFOLIA
Jacarandá



TABEBUIA HEPTAPHYLLA
Lapacho rosado



PELTOPHORUM DUBIUM
Ibirá pitá



BAHUINIA CANDICANS
Pezuña de vaca



ENTEROLOBIUM CONTORTISILIQUUM
Timbó o Pacará



SCHINUS MOLLE
Aguaribay



CHORISIA SPECIOSA
Palo borracho rosado



PHYTOLACCA DIOICA
Ombú



ERYTHRINA CRISTA-GALLI
Ceibo



TLIA MOLTKEI
Tilo



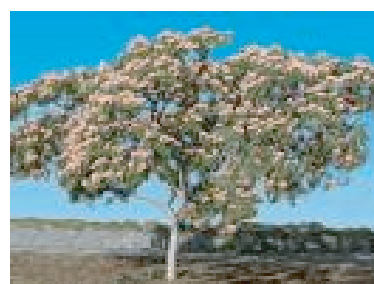
TECOMA STANS
Guarán-guarán



LAGERSTROEMIA INDICA
Crespón



FRAXINUS AMERICANA
Fresno americano



ALBIZIA JULIBRISSIN
Acacia de Constantinopla

Arbustos y herbáceas



PHORMIUM TENAX BRONCINA
Formio bronceado



PITTOSPORUM TOBIRA NANA
Azarero enano



OLEA TEXANO
Olea texano



FEIJOA SELLOWEANA
Falso guayabo



DURANTA REPENS
Duranta



FORMIUM TENAX AUREO
Formio disciplinado



LANTANA CAMARA
Lantana



AGAPANTHUS AFRICANUS
Agapanto



SETCREASEA PURPUREA
Setcreasea

