

MOVILIDAD BLANDA, INFRAESTRUCTURAS VERDES Y MULTICENTRALIDADES

**PROPUESTA MULTIDIMENSIONAL
DE INTERVENCIÓN (PMI)**



ÍNDICE

¿POR QUÉ SURGE ESTA PROPUESTA?	3
¿QUÉ PRETENDE LOGRAR?	6
¿CÓMO SE VA A LOGRAR?	7
INTERVINIENDO...	7
CONECTANDO...	8
PLANIFICANDO...	10
CONMOVIENDO...	10
CONVOCANDO...	10
INTERVENIMOS LA CIUDAD...	11
¿DÓNDE Y POR QUÉ?	11
"CORREDORES VERDES URBANOS"...	11
ACUPUNTURA URBANA... OTRAS SOLUCIONES PENSADAS	15

¿POR QUÉ SURGE ESTA PROPUESTA?

Durante los últimos años, General Pico registra la incorporación de unas 530 nuevas hectáreas a la planta urbana, mientras que en su interior aún se encuentran aproximadamente 170 hectáreas vacantes de uso, próximas a equipamientos y redes infraestructurales y, por lo tanto, pasibles de ser urbanizadas.

Esta situación plantea distintos tipos de problemas que alejan a la ciudad de su propósito de crecer de acuerdo con un modelo de desarrollo urbano sostenible: *separación de los nuevos barrios por vías de circulación rápida de carácter regional, extensión de nuevas redes de infraestructuras para llegar con servicios a nuevas áreas urbanizadas con bajos valores de densidad (hecho que incrementa los costos de la prestación), construcción de nuevos equipamientos y escaso desarrollo de la actividad comercial, extensión de los recorridos de las líneas de transporte público junto con un incremento del uso de medios particulares (automóviles, ciclomotores) como medios de movilidad prácticamente excluyente.*

Además, es una ciudad que se caracteriza por una escasa jerarquización de su sistema vial; prácticamente todas sus calles son de las mismas dimensiones y sólo dos bulevares (San Martín y la continuidad de la RP 1 en el borde sur) rompen con esta homogeneidad de la cuadrícula dominante. Todas las calles permiten atravesar la ciudad en las cuatro direcciones. Una circulación de paso generalizada junto con el incremento significativo del parque automotor¹ y de ciclomotores se conjugan para crear obstáculos para una movilidad más fluida y articulada en el interior de la ciudad, incrementando los tiempos destinados a desplazamientos internos y los accidentes viales.

Los (extensos) anchos que presentan los corredores viales entre ejes de edificación no están aún suficientemente aprovechados para crear mejores condiciones en la movilidad interior, por ejemplo: incorporación de ciclovías que articulen los distintos barrios entre sí, los subcentros existentes en desarrollo y potenciales, y los sitios traccionadores de desplazamientos internos, tales como clubes, escuelas, áreas verdes, etc., así como en el

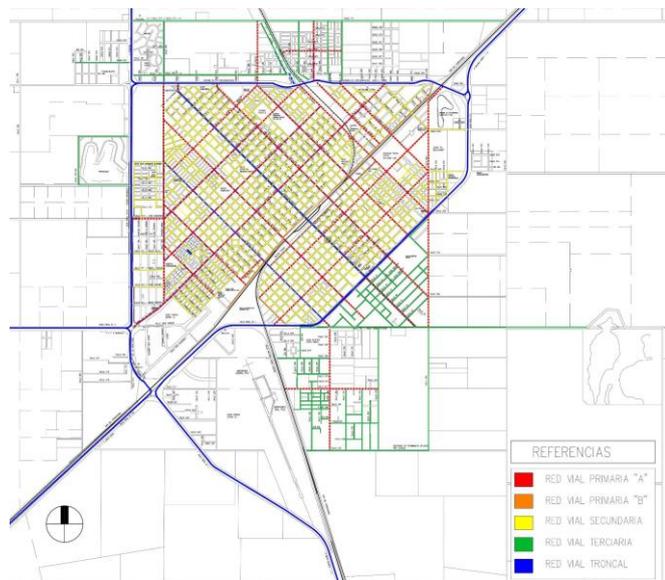
¹ Aproximadamente 48.925 vehículos en 2020 según datos de la Dirección de Tránsito

espacio público: forestación, ensanche de veredas en las intersecciones, etc. Por otro lado, la circulación del tránsito pesado se ve obstaculizada por una sucesión de barreras propias de las áreas urbanizadas: semaforización, cruces peatonales, intersecciones con colectoras o calles locales².

Sumado a lo expresado, General Pico carece de espacios públicos significativos (a escala de ciudad) que den cuenta del grado de desarrollo alcanzado; una ciudad que se distingue tanto por haber gestionado el acceso a las redes de servicios infraestructurales para prácticamente toda su población y por no registrar situaciones de vulnerabilidad socio ambiental de magnitud. Sin embargo, es una ciudad que no ha logrado aún expresar avances en la calidad de sus espacios públicos, acompañando ese desarrollo logrado en los niveles dotacionales de infraestructuras.

Es importante destacar también que en la medida en que la ciudad crece, tanto desde el punto demográfico como en la extensión de su “huella urbana”, el comercio tiende a ubicarse por fuera del área central dando lugar al desarrollo de los llamados “subcentros barriales”, situación que, en muchos casos, se da sobre los corredores viales³ de calles como la 107, la 1, 9, 19, 25, 33 y, en el otro sentido, la 116, 108, 2, 10, 24, 32 y 40, en las que se agrupan comercios y servicios, principalmente en las esquinas.

En síntesis, la planicie del territorio donde se implanta la ciudad de General Pico, la amplitud espacial de su estructura vial y la escala urbana, son atributos suficientes para estimular el desarrollo paulatino de una red de ciclovías y movilidad no motora, incentivando modos alternativos de transporte que no



² La ciudad no cuenta con un centro de logística para el transporte pesado por fuera del área urbana.

³ Según la Ordenanza 234/19 red vial primaria tipo "A"

contaminen el ambiente y contribuyan a evitar la congestión vehicular en algunos sectores de la ciudad.

Pero a su vez, son atributos que permiten pensar dicho trazado conectando espacios “atractores” de la ciudad tales como establecimientos educativos, instalaciones deportivas, espacios verdes renovados y equipados, etc. Sin detrimento de pensar también en una “multicentralidad” mediante incentivos para la localización de establecimientos comerciales en subcentros barriales en proceso de desarrollo o de potencial desarrollo.

Por ello, resulta necesario innovar en varios sentidos y direcciones. En los modos de la movilidad dentro de la ciudad como en su conexión con las localidades más cercanas (Speluzzi, Metileo, Dorila, Trebolares), el interés se centra en la promoción de una movilidad interna más saludable que implique progresivamente la adopción de otras formas de desplazamientos (peatón y bicicleta en particular); el estímulo a una progresiva disminución del uso del automóvil como medio exclusivo y la garantía de una circulación segura en el interior de la ciudad, así como también una [reducción en la emisión de CO2](#).

Establecer las condiciones apropiadas para reemplazar, al menos parcialmente, el uso del automóvil por sistemas de micro movilidad urbana y mejorar las condiciones de la ciudad para el uso seguro y atractivo por parte de peatones y ciclistas, contribuirá a una [ciudad más sustentable, saludable y silenciosa](#), donde el espacio público cobra valor como lugar de encuentro ciudadano.

Una ciudad que ofrezca a sus habitantes una mejor calidad de vida urbana reflejada en el acceso a los servicios y equipamientos de manera equitativa y cercana en toda la ciudad reforzando el concepto de “multicentralidad⁴” -modelo de ciudad de los 15 minutos- la disponibilidad de espacios públicos de calidad, tanto en el centro como en los barrios más alejados; así como también contar con [espacios verdes](#) e [infraestructuras verdes](#) que permitan enfrentar de manera más eficiente los efectos del cambio climático, en línea con los Objetivos de Desarrollo Sustentable (ODS).

⁴ La ciudad “policéntrica” genera “proximidad”, con accesibilidad a las “necesidades esenciales de vida” siempre al alcance de la mano, y ciertamente a corta distancia a pie o en bicicleta. Todavía hoy las ciudades están impulsadas por el paradigma de la era del petróleo y el automóvil como medio hegemónico que impacta en las calles y la planificación urbana general, excluyendo otros medios posibles de movilidad aún más sustentables.

¿QUÉ PRETENDE LOGRAR?

La idea aquí presentada, “**MOVILIDAD BLANDA, INFRAESTRUCTURAS VERDES y MULTICENTRALIDADES**”, conjuga acciones de largo alcance, de carácter estructural y estratégico conjuntamente con intervenciones puntuales, de alcance más inmediato y de impacto local. Pretende aportar a:

- Pensar integralmente la movilidad en el interior de la ciudad contemplando todos los medios de transporte, creando los canales adecuados y seguros para cada uno de ellos y conectando sitios “atractores” (clubes, instituciones educativas, centros barriales).
- Desarrollar los [subcentros barriales](#) no sólo como lugar de abastecimiento cotidiano de cercanía, sino como espacios de integración urbana y como nuevos paseos de la ciudad.
- Proyectar nuevos espacios públicos con iguales condiciones de calidad de diseño y constructiva, tanto para los ubicados en el centro como para los que se encuentran en los barrios más alejados de la ciudad.

Apunta, en este sentido, a impulsar el desarrollo de los centros barriales y la distribución de las actividades en la ciudad para lograr menor dependencia del centro, dinamizando la vida barrial, estimulando la actividad comercial “de cercanía”, definiendo nuevos ejes prioritarios de movilidad, con un rediseño del espacio público y el equipamiento de los espacios verdes, para el uso seguro de formas blandas de movilidad urbana.

A través de estos nuevos ejes de movilidad, y utilizando “Soluciones basadas en la naturaleza” (SBN), se pretende conformar una red de “corredores verdes” dotados de “infraestructuras verdes urbanas” (IVU), que incluyan el manejo del agua de escorrentía para favorecer los procesos de infiltración y retardo en el sistema pluvial y reduzcan la temperatura de la ciudad mitigando los efectos negativos del cambio climático, a la vez que se modifica el paisaje urbano significativamente.

Siguiendo estas líneas, la propuesta de intervención apunta específicamente a:

- [Desincentivar el uso del automóvil particular](#), proponiendo al mismo tiempo una movilidad más segura y saludable.
- Incentivar el uso del espacio público y aumentar los espacios verdes, así como los [equipamientos urbanos](#) oficiando de lugares inclusivos y accesibles para el encuentro ciudadano, especialmente en referencia a la población más joven.
- Crear “corredores verdes urbanos” dotados de infraestructuras verdes como aporte al cambio del paisaje y a la “costura” de la trama urbana.
- Aprovechar la intervención urbana y el diseño con SBN para reconvertir superficies impermeables, aportando al plan de “[desimpermeabilización](#)” de la ciudad.
- Poner en valor los “subcentros barriales” de la ciudad, promoviendo la integración en la cercanía, a partir de intervenciones en el espacio público, articulando diferentes proyectos y generando condiciones para el desarrollo de nuevos emprendimientos.

¿CÓMO SE VA A LOGRAR?

INTERVINIENDO...

el espacio público...

A **modo de ejemplo**, con acciones diversas: *ensanche de veredas, unificación de [solados](#), completamiento del arbolado con adecuada elección de especies, preferentemente nativas con bajo requerimiento hídrico, mayores superficies de infiltración (“bioswales” o islotes de lluvia) que impliquen una suerte de “desimpermeabilización” de áreas de muy*

difícil drenaje de las aguas de lluvia y superficiales, estacionamiento de vehículos de carga y descarga, de vehículos particulares, bicitenda o ciclovías según corresponda, sectores seguros de estacionamiento de bicicletas, señalética, mobiliario urbano, cartelería y toldos, etc.

ESTABLECIENDO...

nuevas y renovadas infraestructuras verdes en toda la ciudad...

A modo de ejemplo, con acciones tales como: *cobertura arbórea; espacios verdes, parques, jardines y corredores verdes urbanos; infraestructura de transporte lineal verde; [jardines de lluvia](#) y parques de inundación; Parterres verdes; cubiertas verdes en edificios,* entre algunos de los más importantes.

CONECTANDO...

Espacios públicos y espacios verdes existentes a través de los circuitos priorizados para la [movilidad blanda](#), previendo⁵:

-  Conectar todos los barrios a una red de ciclovías, dado que hay demanda de conectividad más fluida y más económica entre los barrios y el centro de la ciudad.
-  Integrar las ciclovías existentes a la nueva red de ciclovías a fin de aprovechar las prácticas y las infraestructuras ya instaladas y en funcionamiento en la ciudad.
-  Procurar un sistema de “bici pública” ligado a la nueva propuesta a fin de favorecer el uso en sectores que carecen de ellas y que expresan sus dificultades para adquirirlas, dado los costos elevados que las bicicletas adquirieron a partir de la pandemia.

⁵ Consideraciones tomadas del Anteproyecto de red ciclo-viaria desarrollado durante el año 2021 por el equipo técnico del Observatorio de Movilidad de La Plata.

- Dar seguridad al ciclista procurando una segregación espacial material bien diferenciada que impida a los automovilistas invadir el espacio de circulación de la bicicleta.
- Proponer un sistema de estacionamientos seguros en las áreas centrales y en las escuelas y clubes a fin de garantizar su uso para todo tipo de actividades concentradas en las áreas centrales.
- Extender [ciclovías](#) en todo el territorio de la ciudad, desde las primeras etapas a fin de garantizar la conectividad y el uso desde el comienzo de su implementación.
- Preservar el espacio de circulación de colectivos para uso automotor, evitando la superposición de ciclovías en los recorridos del transporte público.
- Poner en valor el circuito ferroviario sinusoidal que conforma un recorrido de alto valor paisajístico y con potencialidades para ganar conectividad entre los barrios y el centro de la ciudad, ligado además a la potencial recuperación del funcionamiento del tren de pasajeros para transporte público urbano.
- Dar continuidad al pequeño circuito de ciclovías de la avenida San Martín, a lo largo de su traza completa, aprovechando la rambla (parterres verdes) que la caracteriza y jerarquiza, a fin de generar una nueva forma de apropiación paisajística de acceso a la ciudad, ponderando la movilidad activa y la vegetación como elementos identitarios de lectura y percepción de la ciudad.
- Intervenir los espacios comerciales de la ciudad, integrando de manera armónica circuitos de ciclovías y vegetación que favorezcan la apropiación del espacio público y que sea un comienzo para hacer retroceder al automóvil en su actual predominio y hegemonía en el espacio público de General Pico.

PLANIFICANDO...

Nuevas centralidades fortaleciendo los subcentros barriales.

Diseñando nuevos y recuperando espacios verdes públicos.

Y proponiendo soluciones basadas en la naturaleza y de bajo costo que cambien el paisaje urbano.

CONMOVIENDO...

e involucrando a la ciudadanía, procurando:

Aportar a la “construcción de lo común”; es decir a la construcción de propósitos colectivos que integren miradas diversas, individualidades, reconozcan diferencias e incorporen lógicas que se acercan a la multidimensionalidad (trabajo en redes, vinculación con las emociones y construcción de valores a comunicar).

Comprender conjuntamente los problemas y las alertas diagnosticadas en territorio e ir atando juntos posibles acciones y proyectos que permitan ir acordando el rumbo a seguir, reconfigurando la ciudad que se quiere construir.

Crear una visión común y conjunta de “cómo hacer que las cosas sucedan” en pos de construir políticas públicas locales.

CONVOCANDO...

actores territoriales, líderes territoriales, socios estratégicos.

Identificar “públicos” capaces de “hacer que las cosas sucedan”, actores con capacidad de decisión (decisores), líderes de incidencia (influencers) y socios expertos (conocedores) relacionados con la idea aquí propuesta.

Participar activamente a diferentes actores que fortalecen y aportan a la discusión de esta iniciativa; por ejemplo, organizaciones intermedias, asociaciones civiles afines, empresas del sector privado, organizaciones de la academia, etc. que puedan ser parte del diseño y la producción de acciones e iniciativas vinculadas.

“Nadie es demasiado pequeño para tener un impacto y cambiar el mundo, así que haz todo lo que puedas”

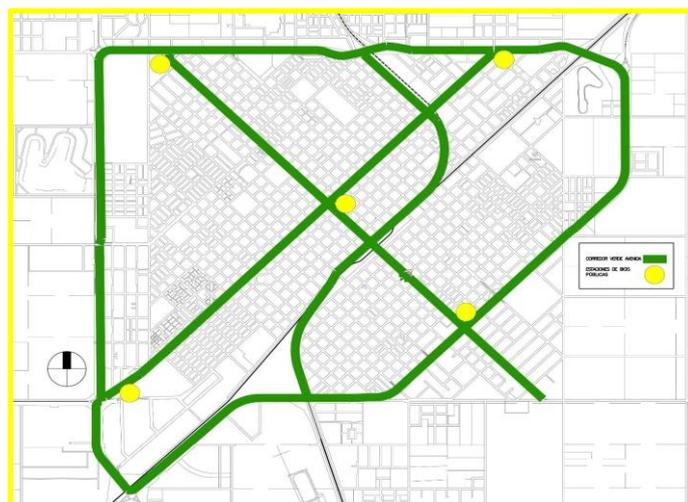
Greta Thunberg

INTERVENIMOS LA CIUDAD...

¿DÓNDE Y POR QUÉ?

“CORREDORES VERDES URBANOS”...

- en el interior de la ciudad, mediante una extensión aproximada total de 13.500 metros, coincidentes con los ejes estructurantes y el paseo ferroviario (calle 9 y Avenida San Martín a lo largo de sus recorridos);
- en la periferia, superpuestos a la RP N°1 y las Avenidas de Circunvalación “Juan D. Perón” e “Isidoro Brunengo”, en una extensión aproximada de 18.000 metros lineales.



Total de los recorridos internos y externos: 31.500 metros

Los corredores propuestos se superponen con la traza de la Primera Etapa del proyecto de ciclovías (calle 9 y Avenida) y de la Tercera Etapa (anillo circunvalar) y se conectan con las bисendas existentes. Conformados por diferentes SBN, tales como *jardines de lluvia, parques de inundación, biorretenedores, parterres verdes, cobertura arbórea, espacios verdes, parques jardines, jardines verticales, cubiertas verdes en edificios, entre otros*, estos corredores aportan al cambio del paisaje, a la “costura” de la trama urbana, reconvierten superficies impermeables y aportan al plan de “desimpermeabilización” de la ciudad.

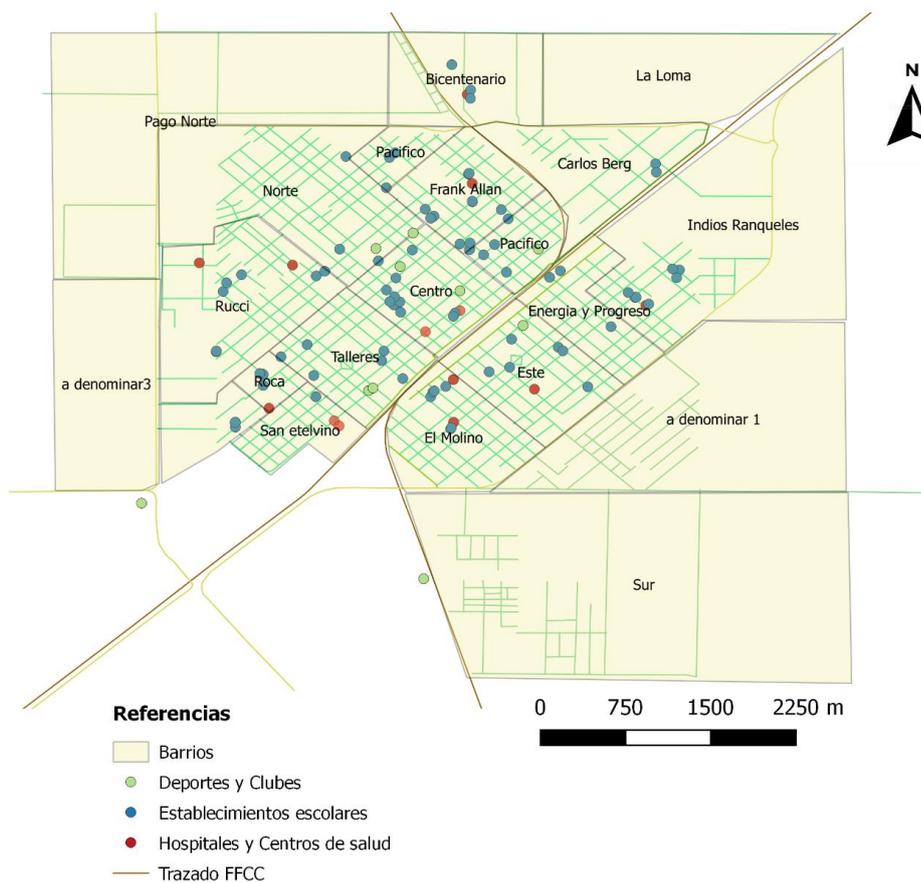
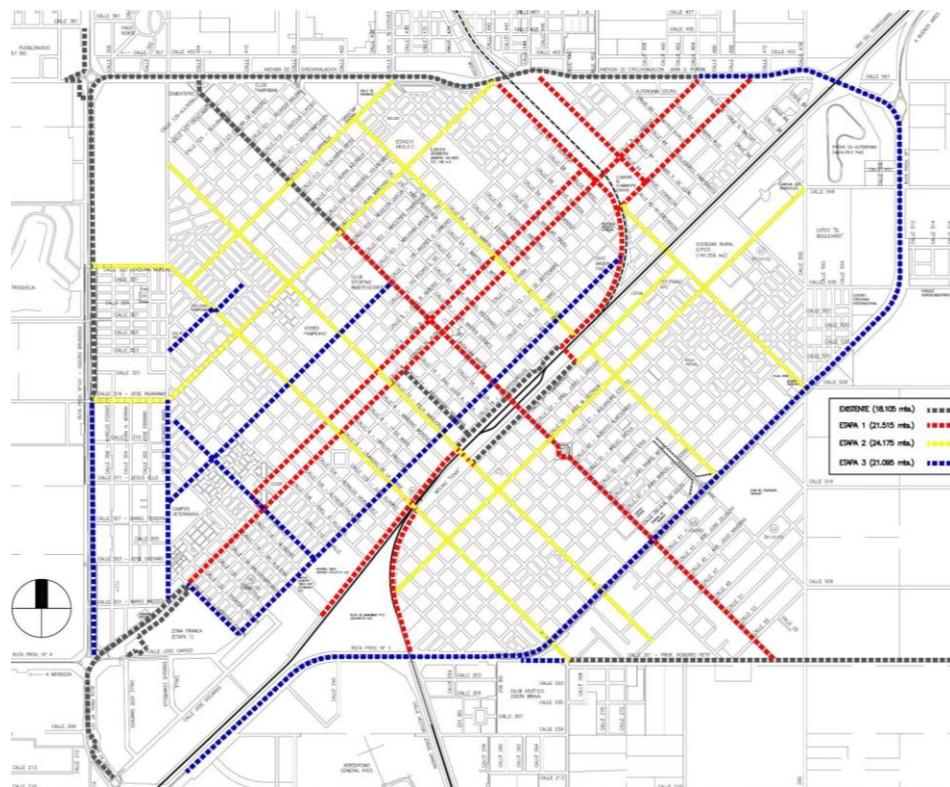
La puesta en marcha de dichas soluciones pueden hacerse por etapas, ya que brindarán a la ciudad y a sus habitantes innumerables beneficios ambientales como la regulación de la temperatura, reducción de las emisiones contaminantes, reducción de las inundaciones, recarga del acuífero, mejora de la calidad del agua, aumento de la biodiversidad, entre otros.

En cuanto a la traza de estos corredores biológicos, compartirán el diseño de las ciclovías como una red segura para la nueva movilidad, en un espacio exclusivo que se separa la calzada vehicular con algunas de las IVU mencionadas y preverán estaciones de “**BICIS PÚBLICAS**”, en 5 puntos estratégicos de los “corredores verdes”:

- en la Avenida en el sector Norte cercano al frente al Palacio Municipal,
- cementerio,
- en la Estación Terminal de Ómnibus,
- sobre el eje de calle 9, en cercanías al acceso del parque Industrial,
- en el extremo norte en la intersección con la Av. de circunvalación Juan D. Perón.

Estas nuevas ciclovías, que en sus tres etapas proyectadas sumarán más de 66 kilómetros, se articularán con los 18 kilómetros de bисendas existentes, y unirán centros “atractores”, como ser las instalaciones deportivas, instituciones educativas (ambas con intensa circulación por parte de niños y jóvenes), espacios verdes y centros barriales, los que

verán mejorados sus espacios a través de intervenciones que dinamicen el paseo y encuentro ciudadano.



En dichos centros barriales, se propone modificar el paisaje público con nuevo equipamiento, ensanche de veredas, iluminación, infraestructuras verdes, etc. y la posibilidad de convertir alguna arteria en una **“CALLE RECREATIVA”**, en determinados días, para que por ella circulen exclusivamente peatones, bicis, rollers, patinetas, pueda implementarse una feria barrial a cielo abierto con múltiples actividades (músicos, artistas callejeros, etc.) y usos comunitarios.



➤ **“CALLE 35 RECREATIVA”**, entre calle 38 y 42 Bis, aprovechando los EVP sobre la Calle 35, de manera de que la intervención vincule los espacios verdes del barrio, con la articulación con plazas aledañas (“Plaza Quinre Carripilón”, ubicada entre las calles 42 bis / 42 / 35 bis / 35, el espacio verde disponible sin equipamiento en manzana delimitada por calles 42 / 35 / 40 bis / 33 bis y Plaza “Ignacia Cayupán”, entre las calles 29 / 38 / Calle 36); con colegios (Colegio Secundario Los Ranqueles, Escuela Nº 241 Alicia Moreau de Justo); con el Centro de Salud Energía y Progreso (en calle 33 esquina 36), plaza “Indios Ranqueles” (en calle 29 y 38) y las grandes parcelas que aún se encuentran vacantes de uso y que puedan incorporarse para el desarrollo de equipamientos urbanos, viviendas, etc.



En la intersección de calles 40 y 33 bis, se encuentra el tanque de agua que abastece al barrio Indios Ranqueles y que, con un debido tratamiento, puede convertirse en “el ícono” del subcentro barrial a potenciar.



ACUPUNTURA URBANA⁶... OTRAS SOLUCIONES PENSADAS

“Creo que podemos y debemos aplicar algunas “magias” de la medicina a las ciudades, pues muchas están enfermas, algunas casi en estado terminal. Del mismo modo en que la medicina necesita la interacción entre el médico y el paciente, en el urbanismo también es necesario hacer que la ciudad reaccione. Tocar un área de tal modo que pueda ayudar a curar, mejorar, crear reacciones positivas y en cadena. Es necesario intervenir para revitalizar, hacer que el organismo trabaje de otro modo”.

Arq. Jaime Lerner.

⁶ La acupuntura mejora las funciones del cuerpo y promueve el proceso natural de reparación automática mediante la estimulación de puntos anatómicos específicos. Mediante la aplicación de estos principios a escala urbana, Acupuntura Urbana pretende reaccionar a sitios específicos de una manera que «alivie» puntos de estrés, y evolucione.

➤ **INTERVENCIÓN EN SECTOR ASFALTADO DE CALLE 19 Y CRUCE A NIVEL CALLE 32**

En el actual sector asfaltado (remanente del desvío de calle 19 próximo al cruce a nivel ferroviario), se propone reconvertir esa superficie impermeable, de **430 m²**, en un soporte “permeable”, removiendo la carpeta asfáltica para convertirla en una IVU, de manera de contribuir a remediar un punto crítico de riesgo de inundación. Una herramienta posible, en SBN, es realizar un “[jardín de lluvia](#)”, con equipamiento urbano e iluminación, sumando un nuevo espacio público, con cobertura arbórea que aporte beneficios ambientales para la ciudad y sus habitantes con bajo costo de intervención.



➤ **INTERVENCIÓN EN EL PUENTE PEATONAL AMARILLO (calle 32- cruce de las vías)**

Ese puente peatonal elevado sobre las vías del FFCC, conecta ambos lados de la vía sobre la Calle 32, y se propone una intervención paisajística con [jardines verticales](#)





sobre la estructura metálica de soporte, con riego por goteo, aparte de incorporar un techo “sombriilla”. Sumar nuevo equipamiento urbano en el solado público, con una iluminación adecuada, de manera de poner en valor ese espacio y vincularlo con el paseo Jose Matilla del lado de la calle 19.

➤ **COBERTURA DEL CANAL DE DESAGÜE DE AVENIDA SAN MARTÍN SUR**

Cobertura y entubamiento del canal de desagüe pluvial de la Avenida san Martin, desde RP 1 hasta la Calle 201 (de aproximadamente 1000 metros de longitud), para utilizar la superficie como “**corredor verde lineal**” y la traza de ciclovías, segregadas de la circulación vehicular mediante IVU como ser “biorretenedores”, y alternando con equipamiento urbano que promueva la convivencia ciudadana para usos comunitarios (ferias itinerantes, expresiones artísticas, etc.)

La reconversión de este canal a cielo abierto en una superficie pública como la descrita le aportaría a la ciudad **7.200 m2** de EVP.



➤ **NUEVO ACCESO A LA CIUDAD (calle 21 entre 40 y Circunvalación)**

Reconfiguración de la calle 21 desde la 40 hasta la circunvalación Norte, como un nuevo acceso con características inéditas, realizando asfaltado tradicional con ciclovías laterales segregadas con IVU, aprovechando la conexión con el futuro Parque urbano (ex-autódromo Municipal de 24 has), plantando gran cantidad de especies arbóreas y dotando de equipamiento urbano e iluminación con tecnología LED, para jerarquizar a esa arteria hoy degradada en un nuevo acceso a la ciudad.



DESPUES



Esta manera de concebir la ciudad que se viene, cambiando el paisaje urbano con intervenciones de bajo costo, aportan a la resiliencia contra el cambio climático y abonan a “tejer” e integrar la trama urbana.

«Se habla hoy con la misma insistencia tanto de la destrucción del ambiente natural como de la fragilidad de los grandes sistemas tecnológicos que pueden producir perjuicios en cadena, paralizando metrópolis enteras. La crisis de la ciudad demasiado grande es la otra cara de la crisis de la naturaleza.»

Italo Calvino: Ciudades Invisibles. 1972