

PROPUESTA DE INTERVENCIÓN EN BARRIO MÚGICA
"Criterios para un espacio público exitoso"

Alumna María Florencia Maciel
Tutor Julián Roldan
Año 2023
Trabajo Final de Carrera



UAI

Universidad Abierta Interamericana

I. INTRODUCCION.

I.A Problemas – objetivos.

II. MARCO TEÓRICO.

II.A Un espacio publico exitoso

II.A.1 Un espacio público multifuncional e integrado

II.A.2 Un espacio público accesible

II.A.3 Un espacio público de contacto

II.A.4 Un espacio público seguro

III. ESTUDIO DE REFERENTES.

III.A Proyecto de Plaza España - Madrid, España.

III.B Eco bulevar - Vallecas, Madrid, España.

III.C El modelo de la ciudad de Pontevedra - Galicia, España.

III.D Colegio Altamira – Santiago de Chile, Chile.

IV.MEMORIA DESCRIPTIVA DEL PROYECTO.

IV.A Introducción.

IV.A.1 Contexto territorial

IV.A.2 Historia del Barrio Múgica.

IV.B. Análisis de sitio.

IV.B.1 Contexto urbano.

IV.B.2 Programa de integración Barrio Múgica.

IV.B.2.1 Nuevas viviendas.

IV.B.2.2 Ordenamiento territorial.

IV.B.3 Propuestas urbanas existentes en el entorno.

IV.C. Diagnóstico del sitio.

IV.D. Propuesta de intervención.

IV.D.1 Macro escala.

IV.D.1.1 Estrategia de intervención el Barrio Múgica.

IV.D.1.1.1 Recorrido cultural.

IV.D.1.1.2 Recorrido de espacios verdes.

IV.D.1.1.3 Recorrido económico social.

IV.D.1.1.4 Accesibilidad.

IV.D.2 Mediana escala.

IV.D.2.1 Propuesta de programa en el puerto.

IV.D.2.2 Propuesta de frente articulador.

IV.D.2.3 Propuesta de recorrido cultural.

IV.D.3 Micro escala.

IV.D.3.1 Propuesta nuevo Barrio Saldías.

IV.D.3.2 Propuesta núcleo de actividades.

IV.D.3.3 Propuesta Polo Educativo Barrio Múgica.

IV.D.3.4 Apertura de trama.

IV.D.3.5 Propuesta muelle mirador.

V. CONCLUSIÓN

VI. BIBLIOGRAFIA.

VII. REFERENCIAS.

I. INTRODUCCIÓN

I.A Problemas - objetivos:

El presente trabajo surge de la necesidad de resolver unos de los grandes problemas urbanísticos que presenta nuestro país, como son los asentamientos informales que se encuentran relegados y negados por el resto de la ciudad.

La llegada de grandes grupos migrantes del interior de nuestro país y de países limítrofes para radicarse en el área metropolitana de Buenos Aires atraídos por diferentes ofertas de empleo, sumado las diferentes crisis económicas y políticas que atraviesa nuestro país son algunas de las causas relevantes para el desarrollo de asentamientos precarios, áreas residenciales dominadas por la desigualdad y desagregación, exentos de espacios públicos de calidad para el desarrollo social, económico y cultural.

En Argentina existen 4.228 barrios populares o asentamientos informales, pero en esta oportunidad vamos realizar énfasis sobre un caso particular debido a su posición estratégica como es el barrio Música ubicado en una zona privilegiada de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires entre el Puerto de Buenos Aires y los barrios porteños de Recoleta, Palermo, Retiro.

El principal tema a tratar es la revitalización a través de una propuesta de intervención para el barrio Música que arrastra desde sus inicios la falta de planificación urbanística, con una mirada desde la perspectiva de las diferentes escalas, la MACRO escala buscando unir la ciudad, con el barrio, y el barrio con el río, la MEDIANA escala, que enfatiza sobre el diseño de un recorrido cultural proponiendo diferentes usos y programas, y desde MICRO escala, la propuesta de un Polo educativo Barrio Música que envolverá de vida a las periferias olvidadas del barrio y devolverá el protagonismo y la ciudad al peatón.

Se analizará las teorías y experiencias desarrolladas en los escritos de reconocidos autores urbanistas como Jen Gehl, Jane Jacobs, Jordi Borja y Zaida Muxí quienes desde sus investigaciones y críticas buscan encontrar las premisas necesarias que debería cumplir un espacio urbano para que sea exitoso a través de la observación del comportamiento humano y

del entorno, muchos de estos principios o actuaciones urbanísticas planteadas por los teóricos han estimulado a decisiones que he implementado en la propuesta de intervención en el Barrio Múgica para alcanzar un espacio urbano que mejore la calidad de vida de los ciudadanos.

Durante los años de mi formación académica tuve la oportunidad de investigar sobre diferentes proyectos de edificación y urbanización de los cuales se han seleccionado cuatro que fueron los más influyentes como casos de referencias y actuaciones que han demostrado ser exitosos en la medida que se fueron implementado como:

El proyecto de la renovación de la Plaza España de la ciudad de Madrid a cargo de los estudios Porras-La Casta y Guadiana el cual han logrado a través de esta propuesta la unificación de puntos estratégicos importante de la ciudad y generar un solo recorrido aportando a la ciudad de Madrid una unificación más consolidada.

El proyecto Eco bulevar en el barrio de Vallecas en la ciudad de Madrid que trata sobre una serie de intervenciones en el espacio público para garantizar el confort climático en mismo y afianzar su uso por parte de los vecinos en todas las épocas del año hasta en incluso en el verano cuando el clima es más severo con el novedoso concepto de crear “árboles de aire”

La ciudad de Pontevedra en la provincia de Galicia, donde durante aproximadamente 24 años han aplicado progresivamente actuaciones para disminuir el uso del transporte automotor privado y fomentar la circulación peatonal.

El proyecto de colegio Altamira en la ciudad de Santiago de Chile como referente para la intervención de edificios educativos, el cual presenta una particularidad en su emplazamiento aun así la propuesta diseñada se adapta con éxito sobre mismo, dando una utilización deferente a los desniveles y programas educativos.

II. MARCO TEÓRICO:

El espacio público desde el inicio de la civilización actúa como uno de los componentes de la ciudad más importante, siendo un espacio de manifestación, convivencia, concentración, expresión de la sociedad aportando identidad propia, social y culturalmente, es decir, espacios para los ciudadanos.

Por este motivo, es que la actividad social y el urbanismo se encuentra totalmente ligadas, siendo importante reconocer cuáles son las cualidades necesarias que debe tener un espacio público para un diseño apropiado del mismo y que enriquezca su entorno inmediato, los cuales estudiaremos a través de las críticas y observaciones de grandes teóricos urbanistas como son:

Jane Jacobs, urbanista y activista, en su obra más influyente; "Muerte y vida de las grandes ciudades" (año 1961), donde elabora una dura crítica a las renovaciones urbanísticas de los años cincuenta en Norteamérica, donde priorizan el uso del automóvil particular, las autopistas, la desvalorización de los centros urbanos tradicionales, la demolición de las viviendas antiguas por construcciones de las torres y aislados conjuntos de viviendas autodefiniéndose como el urbanismo moderno y según la autora no es más que un urbanismo segregador que encara hacia una ciudad segmentada.

Jan Gehl, arquitecto y urbanista, con su libro; "La humanización del espacio urbano" (año 1971), demostrando a través de un estudio de la observación del ser humano en actuación en un espacio público, determina, según las necesidades humanas, cuáles son las cualidades de un espacio público que nos ayude a alcanzar la realización plena, siendo su trabajo dedicado como un mensaje para los arquitectos para enaltecer lo humano, ya que los diseños son para ser vividos focalizando en el ciudadano común.

Jordi Borja, urbanista y político, y Zaida Muxí, arquitecta y urbanista, con su publicación "Espacio público: ciudad y ciudadanía" (año 2001) estableciendo una serie de reflexiones sobre el espacio público combinando contenido de carácter conceptual u otros meramente prácticos

para alcanzar una calidad, desde la dimensión social y física, de un espacio público democrático y humano.

II.A Un espacio publico exitoso y de calidad:

Para comenzar, es impórtate definir qué es lo que hace que un espacio público sea de éxito, y como desde nuestro rol como diseñadores podemos aplicar ciertos criterios para desarrollar la calidad de vida de las personas.

Al indagar en los escritos de la teoría de Jane Jacobs indica que es importante primero conocer el comportamiento de la ciudad para saber qué criterios o actuaciones urbanísticas son necesario para estimular la vitalidad social y cuáles son las que destruirían estos estímulos, es decir, a través de la observación y el análisis del comportamiento del usuario al utilizar los espacios públicos se puede comprender cuáles son las premisas para mejorar la calidad del mismo, ya que muchas de las respuestas se encuentran en el propio espacio, agrega también la importancia de una diversidad de usos que se apoyen mutuamente tanto económica como socialmente sin abandonar el sentido de pertenencia del barrio, alegando que es totalmente inservible diseñar o proyectar el espacio sin conocer su origen, su historia, funcionamiento y orden innato.

"Las ciudades son un inmenso laboratorio de ensayo y error, fracaso y éxito, para la construcción y diseño urbano." (Jane Jacobs, Muerte y vida de las grandes ciudades, 1961).

Desde la perspectiva de Jan Gehl afirma que un espacio público de calidad es ideal cuando en él ocurren diferentes actividades que no son esenciales, para ello, la ciudad debe presentar características que impulse el intercambio social con otras personas, ya que esto genera una mejor manera de vivir, siendo el centro del foco el ciudadano común, es decir, un espacio público pensado para el ser humano. Realiza un estudio sobre las diferentes actividades que todo ser humano realiza en la vía pública que garantiza su bienestar los cuales ha clasificado en tres grupos, en principio las "actividades necesarias" que son las tareas de carácter obligatorio, es decir, transitar para ir al colegio o al trabajo, salir a comprar, esperar el transporte público, etc. En segundo lugar, las "actividades opcionales", tales como las que se desean hacer si

el lugar y el tiempo lo permiten, como dar un paseo por algún parque verde o plaza, pasar el rato en el exterior observando, tomar sol, sentarse en un banco, etc. Por último, las "actividades sociales" que son las que se requieren de presencia de otras personas, tales como los niños en los juegos infantiles del parque, los saludos entre vecinos, una conversación con conocidos del barrio, las actividades comunitarias, y los contactos pasivos de ver y oír. También el autor las denomina "actividades resultantes", porque estas son el desarrollo de haberse iniciado las actividades mencionadas anteriormente estableciéndose una escala gradual dependiendo cada actividad una de otras, una vez explicado estas definiciones desarrolladas por Jan Gehl, indica que, cuando los espacios exteriores son exitosos y de calidad, en él se generan con más frecuencia las "actividades opcionales" diciendo que a medida que aumenta los niveles de esto, las "actividades sociales" incrementa simultáneamente.

"En las calles y espacios urbanos de poca calidad sólo tiene lugar el mínimo de actividad. La gente se va deprisa a casa. Un buen entorno hace posible una gran variedad de actividades humanas completamente distintas" (Jan Gehl, la humanización del espacio urbano, 1971).

En los escritos de Jordi Borja y Zaida Muxí, tienen una mirada más introspectiva de lo que un espacio público debería ser para lograr ser exitoso y de calidad, determinando que el espacio público es la ciudad como tal, entendiéndose como un sistema de redes o conjuntos de elementos, infraestructura de comunicación, áreas comerciales, equipamientos culturales educativos o sanitarios, es decir, espacios de uso colectivo diario que permite la fluidez de transeúntes y los encuentros entre los mismos generando un contacto genuino, por este motivo, estos espacios son el ámbito de expresión social de la ciudadanía, por lo tanto, es uno espacio físico, simbólico y político, a raíz de esta definición que desarrollan los autores indican que para que un espacio público sea de calidad y exitoso en primer lugar debe respetar el derecho al ciudadano de ejercer, asegurando la democracia, tanto cultura como género y edad, en segundo lugar, evitar en todo momento la fragmentación de las áreas por brindarle prioridad al vehículo.

"El espacio público define la calidad de la ciudad, porque indica la calidad de vida de la gente y la calidad de la ciudadanía de sus habitantes. " (Jordi Borja y Zaida Muxí, espacio público: ciudad y ciudadanía, 2001).

Gracias a estas definiciones podemos entender al espacio público como un elemento de apoyo para que el ser humano desarrolle las actividades necesarias para alcanzar el confort social, económico y cultural. Como criterios recopilados necesarios para diseñar un espacio exitoso y de calidad a través de las definiciones expresas en los textos de los urbanistas mencionados, en primer lugar, debe ser un espacio que sea MULTIFUNCIONAL E INTEGRADO, es decir, que tenga una diversidad de programas y actividades para generar un constante uso del lugar, debe ser ACCESIBLE, ya que la ciudad es de todos entonces es necesario que esto se garantice, mientras más diversidad de personas en diferentes etapas de la vida hagan uso del espacio en un signo de calidad del mismo, debe ser de CONTACTO, si existe diversidad de usos y es un espacio accesible genera que se ocasionan encuentros en el lugar, así como saludos o conversaciones con vecinos o conocidos, a su vez, causa una fluidez de circulación ininterrumpida de personas a portando sentido al lugar, por consiguiente debe ser SEGURO, ya que al ocasionarse un espacio de constante contacto se entrelaza una red de confianza entre los ciudadanos y esto afianza la seguridad en el exterior.

II.A.1 Un espacio publico multifuncional e integrado:

Para asegurar la multifuncionalidad e integración del espacio es necesario concentrar actividades en el casco urbano con diferentes propuestas de uso y que estos puedan conectarse con el resto de la ciudad.

Jane Jacobs, por ejemplo, desarrolla una serie de acciones que deben realizarse para que este criterio se cumpla, en principio, para que se entienda bien el problema que generar una ciudad con las cualidades contrarias, realiza una crítica sobre la errónea estrategia de sectorizar el territorio por usos o categorías, es verdad que se establece un orden, pero ocasiona la falta de estimulación en el paso continuo de personas, limitándose a bandas horarias de uso según su función, y ya sabemos que los lugares de poco tránsito pueden generan intranquilidad e inseguridad fomentando lo que queremos erradicar, la degradación del territorio, luego de esto,

establece cuadro condiciones indispensables que deben pensarse al momento de diseñar para crear ciudades más animadas, los cuales ha denominado "generadores de diversidad":

"De los datos que he recogido, deduzco que se requieren cuatro condiciones elementales para generar una diversidad útil en una gran ciudad y que, provocando estas cuatro condiciones, consciente y deliberadamente, el urbanismo puede vitalizar las ciudades" (Jane Jacobs, Muerte y vida de las grandes ciudades, 1961).

El primero es, "la necesidad de la combinación de usos primarios", donde desarrolla los efectos económicos de los principios básicos del diseño comercial en un distrito urbano, es decir, distribuir o mezclar los usos primarios entendiéndose como los de uso diarios, viviendas, parques, escuelas, oficinas, fabricas, etc., que actúen como soporte para generar el flujo suficiente de personas para asegurar la rentabilidad económica y a su vez fortalecer la aparición de usos secundarios tales como tiendas, comercios, servicios, ya que la diversidad de usos secundarios son la respuesta a la presencia de usos primarios. Esto genera que los usuarios puedan recorrer las aceras y las calles a diferentes horas del día.

El segundo es, "la necesidad de manzanas pequeñas", para comenzar realiza una crítica sobre las supermanzanas de grandes dimensiones, ya que son ineficientes al generar una circulación efectiva de personas ocasionando el autoaislamiento de las calles y poca fachada callejera para que se ubiquen los comercios. Las manzanas más chicas desarrolla las esquinas adicionales y la abertura de más calles ocasionando una mejor distribución y comodidad de emplazamiento de los comercios y servicios, esto promueve que los núcleos de los barrios tengan fluidez de uso y el trenzado de caminos favoreciendo el comercio y el contacto entre personas.

En tercer lugar, "la necesidad de edificios antiguos", pero cuando habla de los edificios antiguos, habla sobre edificaciones o viviendas sencillas que sean de poco valor y gastos de mantenimiento bajo, esto permitiría darles una oportunidad a las personas de recursos bajos o medios, ya que las viviendas o edificios nuevos solo pueden ser construidos por empresas que puedan sostener los altos costes de la nueva construcción y quienes pueden acceder a estos un

sector de la sociedad, por este motivo, la diversidad también depende de la necesidad de poseer edificios viejos para cultivar las combinaciones de diversidad primaria y secundaria.

Por último, "la necesidad de concentración", el cual defiende la importancia de una determinada densidad urbana residencial como una necesidad vital para la ciudad, dado que los que viven en el sector hacen uso de las calles, parques y negocios del lugar. Esta cuestión según el urbanismo ortodoxo es una consideración que causa dificultades y fracasos, lo cual desde la perspectiva de la autora esto es una postura errada porque que suele confundirse los términos de alta densidad, que hace referencia a la ocupación de los habitantes de un territorio por hectárea, y superpoblación siendo referente al hacinamiento o cantidad de habitantes por vivienda. Indicando unas cifras para alcanzar una alta densidad adecuada de 250 unidades de vivienda por hectárea con una ocupación máxima de suelo del 70% para garantizar superficies de calles aceptables, por debajo de 100 unidades de vivienda por hectárea haría caer la densidad adecuada para lograr el objetivo de una vitalidad urbana.

Según Jan Gehl, la integración se genera por la concentración varias actividades que permite que las personas implicadas actúen juntas "codo a codo" y que se estimulen e inspiren juntas, evitando la segregación del espacio que es la de una estructura funcionalista de querer separar las distintas funciones, y genera una ciudad dividida por zonas mono-funcionales siendo el precio la reducción del contacto de la sociedad y un entorno más pobre y monótono, es por este motivo, que el autor indica que un plan urbanístico orientado a la integración puede consistir en que las grandes funciones se usen como una oportunidad para encajar muchas piezas pequeñas en un contexto más amplio; y aporta el ejemplo de utilizar una universidad debido a que una entidad educativa crea una enorme posibilidad de usar y participar en la vida de la ciudad siendo un contacto próximo ensamblando nuevas viviendas y comercios.

"La dispersión de la universidad por toda la ciudad ocasiona algunos inconvenientes a la institución como entidad administrativa. Pero para los usuarios, el contacto próximo con la ciudad crea innumerables posibilidades de usarla y participar en su vida. Y para la ciudad la situación de la universidad significa una valiosa aportación de energía, vida, y actividades." (Jan Gehl, la humanización del espacio urbano, 1971).

Jordi Borja y Zaida Muxí establecen que para garantizar la circulación fluida de peatones continuamente a lo largo del día es relevante generar espacios de diversidad, tanto de funciones como de uso, la diversidad favorece la multifuncionalidad y se vuelve un elemento de potencialidad evolutiva. Para generar estos espacios es necesario aportarles cualidades estéticas, espaciales y formales que sean atractivos para facilitar las relaciones y el sentimiento de pertenencia indicando cuáles son las acciones que deben realizarse en el diseño de un espacio público para garantizar su uso:

Mayor diversidad, los espacios públicos de calidad son los que no excluyen, los que son de uso de diversidad de usuarios de diferentes géneros, edades, solteras, en pareja, en grupo, que se puedan desarrollar diferentes actividades tales como juegos, deportes, de paseo, de descanso, de conversación, etc.

Incremento del tiempo de uso, los espacios públicos de calidad generan que la ocupación por parte de los peatones sea a tiempo completo tanto diurna como nocturna, esto tiene una relación directa con que los espacios expresen sensación de seguridad.

Circulación intensiva, los espacios que constituyen bordes vitales, presentan circulaciones cruzadas y en diferentes direcciones, lo cual refleja en su ocupación intensiva, tanto en su área central como en sus bordes y periferias.

"Lo expuesto supone asumir y construir una ciudad de ciudades. Ciudades policéntricas y plurimunicipales, en las que el espacio público es a la vez un elemento articulador del tejido urbano regional o metropolitano y elemento de cohesión, tanto física como simbólicamente, de las áreas densas." (Jordi Borja y Zaida Muxí, espacio público: ciudad y ciudadanía, 2001).

Luego de estudiar las definiciones indicadas por los urbanistas a través de sus investigaciones, es vital pensar al espacio urbano como un elemento articulador para la integración entre sectores de la ciudad y de esta forma evitar la fragmentación de mismo, ya que esto evita satisfacer las necesidades urbanas colectivas, en segunda instancia, los tres autores coinciden en que las estrategias urbanas que buscan ordenar un territorio bajo el monofuncionalismo, suelen fracasar convirtiéndose en lugares olvidados y temidos, por eso, es importante que además de pensar al espacio público como un elemento de conexión de un todo,

es necesario pensarlo como una concentración de actividades y usos diversos para, de esta manera, garantizar su uso a todas horas dándole sentido al espacio.

II.A.2 Un espacio público accesible:

La accesibilidad al espacio público no es una cuestión de diseño o criterio, es un derecho absoluto de todos como ciudadanos siendo un criterio que tenemos que garantizar como diseñadores urbanistas, por esto, la autora Jane Jacobs nos transmite desde su perspectiva crítica que se suele culpar a los automóviles sobre los fracasos de una ciudad inaccesible, caemos siempre en la respuesta de darle más importancia a los vehículos que al propio peatón. Tampoco se aprende que hacer con los vehículos en la ciudad, porque tendemos a "solventar" los problemas de tráfico con agregar más carriles siendo esto una decisión que agrava la situación.

"No saben qué hacer con los automóviles en las ciudades porque tampoco saben cómo urbanizar una ciudad funcional y vital, con o sin automóviles" (Jane Jacobs, Muerte y vida de las grandes ciudades, 1961)

Para poder diseñar una ciudad adecuada es necesario saber más sobre sus componentes, para que otros usos se destina las calles y las aceras, normalmente siempre se sacrifica la anchura de las aceras para el tráfico rodado, esto es porque se considera que las aceras solo pueden cumplir la función de ser el espacio de transitar, o el acceso a los edificios o viviendas y no se considera o se respeta que son únicos e insustituibles órganos de seguridad ciudadana, vida pública y también de educación de los niños. Mientras más ancha sea la acera más animada, transitada, diversa y accesible va a ser. Una acera de alrededor de nueve o diez metros puede atender cualquier demanda de uso o de juegos casuales para los niños, también caben árboles que den sombra quedando espacio suficiente para el tránsito de personas y para la vida pública de los adultos.

Los escritos de Jan Gehl indica que el caminar es también un medio de transporte, debido a que se trata de una manera de desplazarse además de que proporciona una posibilidad de estar presente en el entorno público. De esta manera detalla una serie de cualidad o exigencias físicas y psicológicas que debe presentar el entorno físico para estimular la acción de caminar.

En principio habla sobre la situación de aparcar el coche en el portal, esto es una situación que debería evitarse, porque el hecho de aparcar el coche en los bordes de la ciudad o a unos 200 metros del portal de la vivienda crea beneficios en cuanto el contacto de las personas con sus vecinos generando la posibilidad de ocasiones de encuentros informales con los mismos, por otra parte, comenta que el hecho de dividir los carriles de tráfico rodado por categorías siendo el modelo de circulación corriente, es un problema significativo, ya que garantiza la segregación de la circulación y la dispersión y separación de las personas, como opción alternativa al mismo se pueden diseñar calles con sistemas de redes que compartan el transporte público, peatonales y de bicicletas además de promover la circulación de tráfico lento para reducir las velocidades del tráfico rodado.

En cuanto a la circulación peatonal aporta una ecuación sobre como determinar el ancho de las calles y aceras, dependiente del tiempo de circulación de los transeúntes de entre 10 - 15 personas por minuto por cada metro de anchura de la calle, es decir, si el flujo peatonal de cien personas por minuto en una calle peatonal de 10 metros.

El siguiente ítem es tener en cuenta que la circulación deberá tener dimensiones amplias para garantizar el paso al cochecito de los niños, la silla de ruedas, el carrito de las compras y sobre todo evitar los cambios de niveles bruscos y de amplia diferencia, ya que las personas evitan afrontar estas dificultades a la hora de caminar, de esta manera, tratar de diseñar los elementos de conexión de forma que su uso sea tan fácil y psicológicamente práctico como sea posible, y siempre optar por rampas antes que por las escaleras, el hecho de que el peatón tenga que subir o bajar ya suele afectar de manera psicológica a las personas, además de ser accesible de manera universal.

"En estas zonas, llamadas Woonerf, se permite que los automóviles lleguen hasta los portales, pero las calles están claramente diseñadas como zonas peatonales por donde los coches están obligados a circular a poca velocidad entre las zonas dedicadas a estancias y juegos. Los coches son huéspedes en los dominios de los peatones" (Jan Gehl, la humanización del espacio urbano, 1971).

Los autores Jordi Borja y Zaida Muxí señalan su preocupación por la complejidad de la calle, viendo se la dimensión de los mismo como algo más allá de su componente meramente circulatorio, el hecho de separar los carriles sí, pero no significa que se deba segregar, porque para hacer la ciudad no se debe aislar las calle ya que contribuye a la marginalidad, la accesibilidad a cada una de las áreas de las ciudades metropolitanas en diferentes medios de transporte es una condición para que la ciudad sea democrática.

Las calles deben ser accesibles también para los vehículos, aunque tampoco se han de considerar que todas las vías anchas han de servir para atravesar la ciudad, aportando la idea de un adecuado tratamiento de las calles y vías urbanas es la de tratarlas con diferentes intervenciones y dimensiones como pasajes, calle mayor o rambla, bulevares o avenidas para garantizar el uso polivalente tanto como espacio público y su accesibilidad.

"Optimizar la movilidad de todos los ciudadanos y la accesibilidad de cada una de las áreas de las ciudades metropolitanas es una de las condiciones para que la ciudad democrática sea real" (Jordi Borja y Zaida Muxí, espacio público: ciudad y ciudadanía, 2001).

La accesibilidad se garantiza cuando se crea un espacio público que responde de manera democrática, asegurando no solamente el derecho a circular, sino también a respetar la forma de transporte en que uno decida hacerlo, es decir, el negar el auto en la ciudad no resuelve el problema que genera si no que lo aumenta solo debemos aprender a controlarlo, también la diversidad tipológica edilicia es una forma de accesibilidad ya que asegura la convivencia comunitaria de diferentes clases sociales en un mismo entorno creando diversidad y respetando el acceso a la ciudad a todos.

II.A.3 Un espacio publico de contacto:

Un espacio público exitoso es también donde se genera un intercambio social entre los ciudadanos, por esto, debemos crear lugares que las personas deseen estar allí y permanecer para afianzar su uso y utilidad a través del contacto entre ellos fomentando el sentido de pertenencia.

Jane Jacobs describe que el generar estos pequeños contactos en la calle causa una confianza comunitaria siendo un proceso gradual porque son causados por actividades diarias que emergen de las personas que salen a beber a un bar del barrio, ir al comprar al quiosquero de la cuadra, confrontar opiniones con las personas en la panadería o carnicería del barrio, por eso, es necesario crear situaciones que se pueda generar los contactos de manera natural ya que estos tipos de actos forman una vecindad de armonía, por consecuencia, una ciudad con aceras llenas de vida.

" La suma de todos estos contactos casuales y públicos en un nivel local, la mayoría de ellos fortuitos, la mayoría propiciados por recados que la gente hace para sí misma, no por encargo, es un sentimiento de identidad pública de la gente, una red de respeto público y de confianza, y un recurso en los momentos de necesidad personal o vecinal. La ausencia de esta confianza es un desastre para las calles de una ciudad." (Jane Jacobs, Muerte y vida de las grandes ciudades, 1961)

El autor Jan Gehl indica que es difícil pensar al espacio público sin la relación de la necesidad de contacto, los modestos actos de "ver y oír" debe examinarse con otras formas de contactos como parte de las actividades sociales, el espacio público se conforma principalmente en contacto de baja densidad o contactos casuales ya sea con un vecino con el que te encuentras al hacer las compras, intercambio de palabras, o una breve conversación con el hombre sentado en el banco de al lado, mirar a alguien mientras trabaja, etc; pero los contactos pueden crecer de niveles o evolucionar, gracias a estos estímulos se establece una relación de confianza con el entorno siendo esas personas con las encontramos frecuentemente en la calle se conviertan en "conocidos", para fomentar el contacto es en el vecindario se pueden implementar actividades comunitarias con un objetivo de denominador o intereses en común.

" Para que el contacto entre el vecindario y las diversas formas de actividades comunitarias se desarrollen más allá de un nivel superficial, generalmente será preciso que tengan un significativo denominador común: un trasfondo común, intereses comunes o problemas comunes" (Jan Gehl, la humanización del espacio urbano, 1971).

Los autores Jordi Borja y Zaida Muxí indican que la mercadería más importante que se intercambia en la ciudad es la conversación, la información cara a cara, por este motivo, son muy

necesarios los lugares que generen este tipo de encuentro como los bares o restaurantes, el diseño urbano tiene que garantizar estos espacios como áreas densas, que cada manzana las plantas bajas sean lugares de encuentro, comercios, sobre todo cafeterías. Las ciudades fragmentas o funcionalistas son físicamente despilfarradoras, socialmente segregada, económicamente poco productiva, culturalmente miserable e ingobernable políticamente, la calidad del espacio público se determina por la cantidad de intercambio social por excelencia del mismo.

"La calidad del espacio público se podrá evaluar sobre todo por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su fuerza mezcladora de grupos y comportamientos; por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural" (Jordi Borja y Zaida Muxí, espacio público: ciudad y ciudadanía, 2001)

Es evidente que los autores coinciden en que los contactos en el espacio público son de vital importancia para la comunidad, pero para causar el impacto de atraer a las personas al lugar hay que ofrecer un motivo de acercarse, porque quieren ir ahí o porque deben, y proponer actividades ya sea a través de equipamiento, de comercios, de actividades comunitarias, de recorridos y senderos, de universidades o escuelas, etc., para asegurar el encuentro natural e interacción en la comunidad para fortalecer la convivencia.

II.A.4 Un espacio publico seguro:

Muchas veces la inseguridad en el espacio público está ligado a su diseño y mantenimiento del mismo, un mal espacio es por el cual no transitan personas siendo lugares olvidados y sin utilidad, por eso, una cualidad importante que debe tener un espacio exterior es garantizar la seguridad, los cuales podemos lograr a través de nuestras herramientas como urbanistas.

En primer lugar Jan Jacobs indica que mantener la seguridad en la ciudad es una tarea exclusivamente de las calles y las aceras, el hecho de que el espacio fracase en este sentido se transformara en una fuente inagotable de dificultades por lo que un atributo de un espacio

público bien logrado es que los usuarios puedan sentirse seguros en ella, no obstante, este atributo no debe garantizarse específicamente por las fuerzas de seguridad públicas, ha de generarse por una red de controles y reflejos voluntarios de las personas que transitan frecuentemente por una calle, es por este motivo, la autora define como conclusión de sus investigaciones cuales son los tres requisitos básicos para generar seguridad:

"Cuando la gente dice que una ciudad o una parte de la misma es peligrosa o que es una jungla, quiere decir que principalmente que no se siente segura en sus aceras"(Jane Jacobs, Muerte y vida de las grandes ciudades, 1961)

En principio, que exista una clara delimitación entre lo que es espacios públicos y que es lo privado, es decir, que la zona que se necesita que sea vigilada tenga límites claros. En segundo lugar, que se encuentre una diversidad de usos tanto en lo comercial como en establecimientos públicos, es atrae tanto a los mismos vecinos como también a los desconocidos generando una gran frecuencia de transeúntes a todas horas, siendo miles de personas con la mirada puesta en la calle, siendo al ver a otras personas eso atrae a más personas. En tercer lugar, al tener una gran cantidad de personas transitando las calles, atrae a que los vecinos que viven en las viviendas alrededor observen las calle en número y ocasiones sufrientes para vigilar.

Entendiéndose como un sistema de vigilancia comunitaria casi inconsciente ya que al generar que un espacio sea lo suficientemente atractivo tanto visual como comercialmente aumenta los vínculos que puedan generarse entre vecinos al verse frecuentemente aplicando de esta manera el método descripto por la autora como "ojos en la calle".

El autor Jan Gehl aporta su perspectiva al tema definiendo los grados privacidad necesarios a reconocer dentro del contexto urbano, siendo el extremo de la escala la vivienda residencial propiamente dicha como espacios privados articulándose de manera gradual con espacios de carácter semi públicos, íntimos, familiares de acceso comunitarios vecinal, aportando como ejemplo: "como los padres que permitan que los niños pequeños jueguen afuera a una más temprana edad que la podrían hacerlo en otro caso", siendo estos espacios exterior pertenecientes de anexo a la zona residencial permite que los residentes del área puedan

interactuar y conocerse mejor generando un mayor grado de vigilancia y responsabilidad colectiva sobre el espacio público y las viviendas alrededor.

Desde su observación coincide con la anterior autora en que la vigilancia y la seguridad se genera de la actividad en el espacios, de la vinculación con otros individuos, no obstante, indica la importancia de subdividir la zonas residenciales para crear comunidades más chicas ya que presentan una agilidad superior para organizarse y de esta manera solucionar problemas actuando en cadena bajo un sistema jerárquico completo, ya que las zonas residenciales de mayor densidad de viviendas suelen convertirse en zonas desoladas y peligrosas.

Su enfoque apunta hacia la generación de seguridad desde lo residencial hacia el espacio público, aun así, las finales de ambas partes coinciden que la degradación y el desinterés por el espacio público contribuye al vandalismo y la delincuencia en la zona.

"El establecimiento de una estructura social y su correspondiente estructura física, con espacios comunitarios a varios niveles, permite el desplazamiento desde grupos y espacios pequeños hacia otros mayores, y desde los espacios más privados a los gradualmente públicos, ofreciendo una mayor sensación de seguridad y un más intenso sentido de pertenencia a las zonas situadas fuera de la vivienda privada." (Jan Gehl, la humanización del espacio urbano, 1971).

Jordi Borja y Zaida Muxí a través de sus escritos enfatizan sobre la paradoja de actuaciones en las que se piensa estar generando espacios de seguridad con la creación de áreas protegidas como barrios privados, centros comerciales, de grandes equipamientos concebidos como fortalezas, pero este tipo de "urbanismo" promueve la segmentación urbana funcional e incrementa el temor al espacios publico combatiendo tal efectos con el automóvil y atribuir la total responsabilidad a las fuerzas del orden, sin comprender que estos métodos ayuda a incrementar la inseguridad urbana siendo creadoras de espacios difusos, desconectados, excluidos, segregados, evitan la continuidad de la ciudad, Por lo tanto, una de las bases principales para cualquier ciudad exitosa es la de combatir la agorafobia urbana a través de la creación de espacios urbanos públicos abiertos de intercambio social, siendo algunos de los requisitos a implementar para que cumpla su función securizante, la densidad de usos tanto

residencial y comercialmente, que sirvan de paso entre los diferentes puntos de transporte, la calidad formal, la monumentalidad, el prestigio social atribuido a la obra, la ordenación de espacios de transición entre las áreas comerciales y residenciales formales, entre los equipamientos culturales y sociales y las zonas "conflictivas", la participación de la comunidad, vecinos, y usuarios en la gestión de los espacios y equipamientos, y en la realización de actividades en estos espacios y equipamientos. la oferta específica dirigida a grupos en situación de riesgo que puede referirse tanto a la oferta educativa o cultural como espacios disponibles para iniciativas propias o escuelas talleres vinculadas a posibles demandas del entorno.

"La animación y la seguridad urbana: la vitalidad del ambiente urbano es un factor importantísimo de atracción y capacidad de integración. La seguridad urbana depende sobre todo de la presencia de gente en la calle, es decir de la intensidad de usos del espacio público." (Jordi Borja y Zaida Muxí, espacio público: ciudad y ciudadanía, 2001).

III. ESTUDIO DE REFERENTES:

Durante mi formación académica tuve la oportunidad de estudiar diferentes casos sobre formas de actuar en proyectos de generación o transformación urbana, algunos de ellos me parecen interesantes como aplican el foco hacia mejorar la ciudad para las personas, que sean más accesibles, inclusiva, sostenible, crear espacios de reflexión, de disfrute y relación entre las personas, las cuales han inspirado cierta toma de decisiones aplicadas en el proyecto desarrollado en el presente documento.

III.A Proyecto de Plaza España - Madrid, España:

En el año 2014 comienza un proceso de participación ciudadana impulsado por el ayuntamiento de Madrid con la intención de seleccionar en conjunto el proyecto de intervención de la nueva Plaza de España, siendo seleccionado el proyecto titulado WelcomeMotherNature perteneciente a los estudios Porras-La Casta y Estudio Guadiana, ambos con la experiencia de haber trabajado en el proyecto de Madrid Río, donde se transforma más de 70,000 m² de espacio público verde y se incorpora 30,000 m² de infraestructura subterránea.



Detalle del proyecto final para Plaza de España, fuente: INFORMACIÓN AYUNTAMIENTO DE MADRID

El proyecto se basa en tres ejes principales; aportar al peatón una mayor continuidad urbana hacia los diferentes hitos históricos de Madrid, incorporar una naturalización que une el espacio público con los parques emblemáticos circundantes y establecer un modo más restringido a la movilidad vehicular al incorporar túneles subterráneos que elimina el tráfico y las barreras urbanas que mantienen aislada a Plaza de España con el resto de la ciudad. El proyecto unifica la emblemática Plaza de España con otros ocho hitos y espacios urbanos históricos de la ciudad de Madrid como son el Templo de Debod, la Casa de Campo, Madrid Río, Campo del Moro, Plaza de Oriente, el Palacio Real, los Jardines de Sabatini y av. Gran Vía.

“Esto es una artería importantísima. La plaza de España, desde el aire y con la nueva arboleda, es una especie de pulpo verde visto desde arriba. Un epicentro verde que viene de la Casa de Campo, del Templo de Debod y de Madrid Río. Hemos plantado más de 1.000 árboles nuevos para dar colores otoñales e implantar una nueva vegetación en el centro de la ciudad” - arquitecto Fernando Porras.



Detalle del proyecto final para Plaza de España, fuente: INFORMACIÓN AYUNTAMIENTO DE MADRID y elaboración propia.

La reforma se divide a la plaza en dos grandes ámbitos, la cara que da hacia el Edificio España busca extender la vida social de Gran Vía funcionando como una gran plaza cívica carente de mobiliario urbano y vegetación siendo un espacio central para celebrar eventos o festividades, el segundo lado busca ser más natural siendo el eje verde con árboles trasplantados para unir el Parque del Oeste con los Jardines de Sabatini.

Toda la plaza de encuentra rodeada de módulos triangulares verdes, que divide las zonas y guía hacia los caminos a recorrer, situados dentro de alguno de estos triángulos estarán los juegos infantiles o zonas de comunes con mobiliario de urbano para crear espacios de intercambio social.



Detalle del proyecto final para Plaza de España, fuente: INFORMACIÓN AYUNTAMIENTO DE MADRID

III.A.1 conclusión:

Este proyecto se ha seleccionado porque me parece interesante su objetivo de fortalecer la vinculación de la histórica Plaza España con su entorno. Desde mi punto de vista, creo que fueron necesarias y acertadas las intervenciones que se tomaron para potenciar este espacio urbano tan mítico, como hemos visto en los escritos de los urbanistas, se debe utilizar al espacio público como un elemento articulador para evitar la segregación urbana, si bien Plaza España no

presentaba estas cualidades tan negativas, la idea de eliminar la barrera urbana de la calle Ferraz y desviar su circulación hacia un paso bajo nivel para generar la continuidad de la Plaza España, hasta conectar con los espacios urbanos de su entorno, habla de dar mayor protagonismo al peatón por sobre el tráfico rodado. Mas allá de su significado como espacio histórico y lugar emblemático que su escala es superior a la zona de intervención que se desarrollara en el presente documento, es un ejemplo de referencia sobre actuaciones de integración de un espacio público.



Detalle del proyecto final para Plaza de España, fuente: INFORMACIÓN AYUNTAMIENTO DE MADRID

III.B Eco Bulevar de Vallecas - Madrid, España:

A través de un programa llamado LIFE-2002 (ENV/E/000198) de los que forman parte las ciudades de Grenoble (Francia), Copenhague (Dinamarca) y Oslo (Noruega) financiado por la Unión Europea con el fin de promover las viviendas sociales junto con la ecología se genera el Plan de Actuación Urbanística Vallecas gestionado por el Ayuntamiento de Madrid donde en el sector noroeste del nuevo ensanche de Vallecas se decide construir 139 viviendas y espacios públicos de calidad con criterios innovadores sustentables denominando al nuevo barrio Eco valle.

Por este motivo, en el año 2004 se convoca a un concurso de ideas para renovar el bulevar de la naturaleza ubicada en el centro del barrio construido, con la intención de encontrar una propuesta que promueva la participación social y ciudadana en el espacio público y que se aplique sistemas respetuosos del medioambiente para garantizar el confort climático en el exterior combatiendo las pesadas temporadas calurosas de la ciudad en verano.

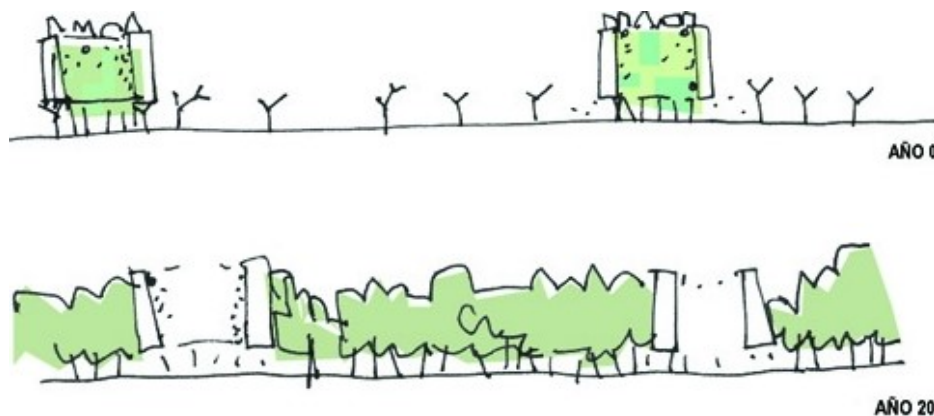
“La búsqueda de soluciones innovadoras de diseño urbano que mejoren el confort ambiental, promuevan el intercambio social, favorezcan el paseo peatonal y disuadan del uso del automóvil, se presenta como un objetivo insoslayable”. Bases del concurso. Dirección de Proyectos de Innovación Residencial, Empresa Municipal de la Vivienda y Suelo, Madrid.



Render de la propuesta, fuente: ARCHDAILY.

El proyecto ganador resulto ser la propuesta del estudio de arquitectura Ecosistema Urbano, fundado por Belinda Tato y José Luis Vallejo, quienes desde el primer momento indicaron que el mejor acondicionamiento para un espacio exterior es un entorno arbolado de gran porte y follaje. Pero para lograrlo, el proceso de regeneración de la vegetación dura al menos 20 años es por esto que han diseñaron un sistema de "emergencia" que actúa en el medio ambiente como lo haría un bosque en el futuro a través de la implementación de estructuras

denominados Árboles de Aire que climatizan el espacio exterior por acondicionamiento bioclimático, una vez completo el proceso, estas estructuras pueden desmontarse y trasladarse a otros lugares donde se requieran ser utilizadas para una regeneración urbana, generando que los espacios contenidos en estas estructuras cilíndricas permanezcan como claros en el bosque.



Esquemas de ideas, fuente: ARCHDAILY.

El proyecto se materializa articulado a partir de tres niveles de intervención, en principio la construcción de los tres árboles de aire – dinamizadores sociales a lo largo del bulvar, la segunda etapa consta de la densificación del arbolado alineado existente y en tercera parte la reducción y moderación de la presencia del automóvil en torno al proyecto para aumentar la participación peatonal. Las tecnologías aplicadas medioambientales se basan en la utilización de materiales reciclables, cooperando con la disminución de residuos. El diseño es aplicar la autosuficiencia de la utilización de energías renovables, al instalar en las partes superior de los árboles las placas fotovoltaicas, así como la climatización del espacio contenido es a través de sistemas evapotranspirativos, siendo un sistema utilizado comúnmente en la industria de invernaderos, con vaporizadores de agua en las épocas veraniegas capaces de reducir las temperaturas entre 8 y 10 °C, también contiene envoltentes de vegetales que terminen ayudar a la creación de sombra.

Cada uno de estos tres árboles cumple una función en concreto recibiendo nombres distintos, encontramos el árbol climático en la dirección norte con lóbulos en la zona norte permitiendo tamizar la luz y en sentido sur más denso el entramado para evitar la incidencia

solar más fuerte y así generar un lugar de sombra. El árbol con programa lúdico se encuentra en el centro del bulevar que alberga juegos infantiles con columpios que cuelgan de la misma estructura metálica, tobogán y areneros hechos de materiales plástico reciclables. En el extremo sur para finalizar se encuentra el árbol mediático, que dispone la forma de anfiteatro circular donde se pueden ejecutar actividades de diversa índole, como espectáculos, música en vivo, actividades físicas y se encuentran instaladas en su interior tres pantallas de proyección para retransmitir eventos deportivos o espectáculos nocturnos.



Árbol climático



Árbol lúdico



Árbol mediático

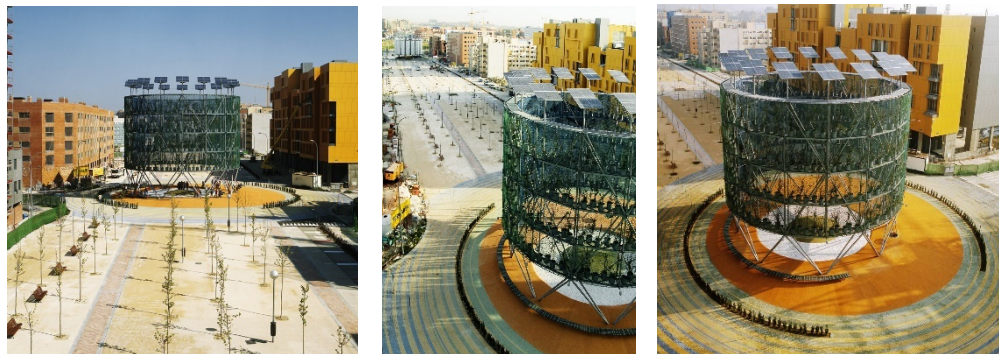
Imágenes del proyecto construido, fuente: ARCHDAILY.

“Las estrategias para generar actividad pueden surgir de lo cotidiano, lo común, pero presentado de una nueva manera que lo haga más atractivo. Se busca además la generación de actividad para todos los usuarios del lugar. Programas abiertos, no orientados a un único uso”. Memoria del concurso. Ecosistema Urbano.

III.B.1 conclusión:

Este proyecto me ha interesado desde el aspecto de crear espacios o puntos de concentración en un recorrido lineal para generar la aparición de actividad en un espacio público inactivo que no suele utilizarse en las épocas de climas hostiles aplicando tecnologías medioambientales para generar un confort exterior. Anteriormente estudiamos la importancia de establecer espacios públicos de contacto para fomentar el intercambio social necesario para desarrollarnos como seres humanos, este ejemplo aplica este criterio al desarrollar estas estructuras con actividades distintas y espacios flexibles para que sea utilizado por la comunidad de vecinos. Creo que también además aporta un reconocimiento al barrio una que estas

estructuras actúan como hito urbano del barrio aportando un reconocimiento que atraería a los vecinos de los barrios colindantes, un aspecto negativo sería que los elementos y materiales son diseñados especialmente para el proyecto, y al momento de realizar mantenimiento o reemplazar por alguna avería sería difícil atender los daños ya que al ser fabricados exclusivamente y podría presentar un costo elevado o es necesario una mano de obra especializada, siendo un punto importante a tener en cuenta al momento de diseñar.



Imágenes del proyecto construido, fuente: ARCHDAILY.

III.C El modelo de la ciudad de Pontevedra - Galicia, España.

Si bien el auto fue uno de los grandes inventos del siglo XX, nos ayuda a recorrer grandes distancias y trasladarnos de forma rápida, hemos dejado que se apodere de la calle, y nos hemos olvidado de los efectos negativos que causa la utilización continua del automóvil, como los accidentes de tránsito, el ruido, la contaminación, el sedentarismo, etc.



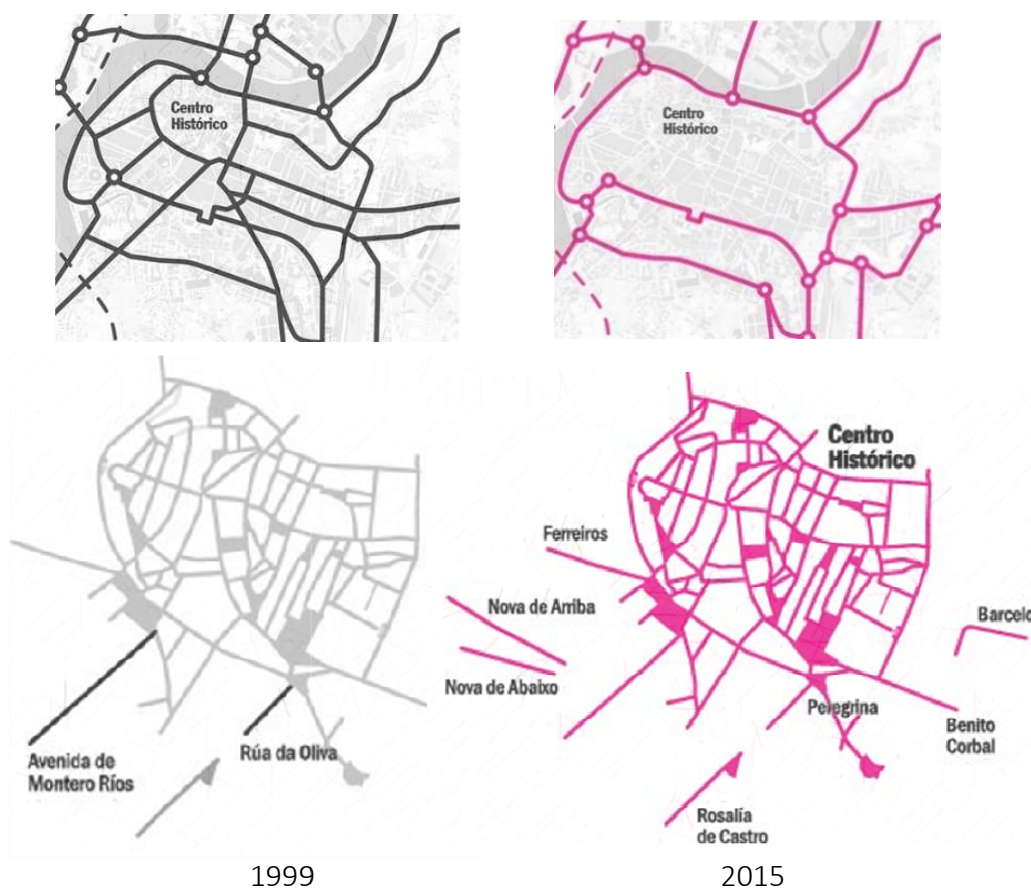
Imágenes antes y después de la intervención, fuente: Concello de Pontevedra

Por este motivo, desde el año 1999, la ciudad de Pontevedra se encuentra en un proceso de transformación urbana con el objetivo de combatir los problemas que presenta una ciudad

dominada por el tráfico rodado siendo hoy día una ciudad reconocida como ejemplo de aplicación de prácticas en materia de accesibilidad, movilidad y seguridad vial implementando el pensar la ciudad y recuperarla para el peatón situando al ser humano en el centro de las decisiones urbanas creando un plan de actuación urbanística a largo plazo fomentando la sostenibilidad urbana priorizando la movilidad peatonal sobre la motorizada.

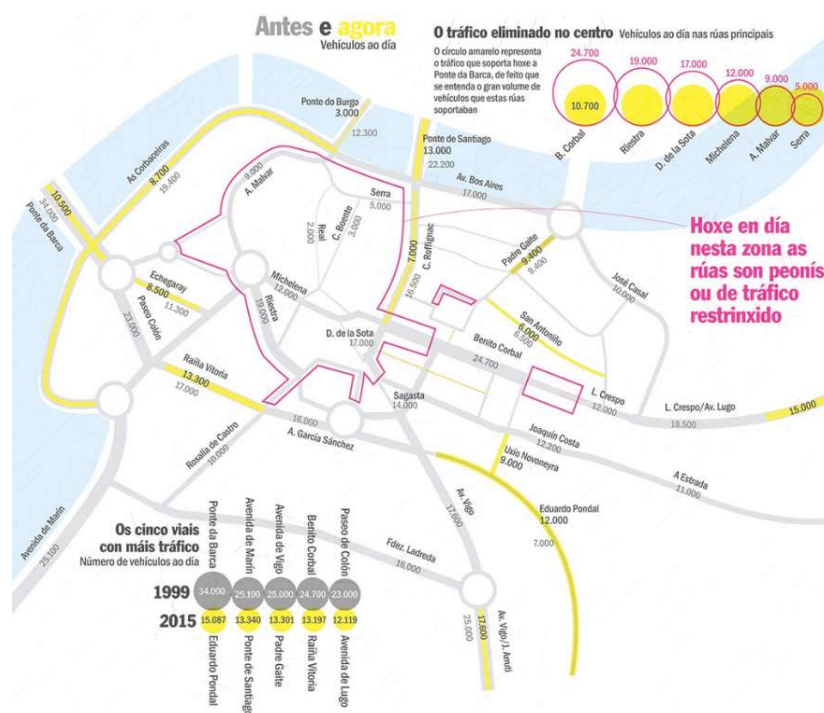
Para lograr este objetivo desde el Concello de Pontevedra se llevaron a cabo diferentes tipos de obras y toma de decisiones que han generado un cambio rotundo a la ciudad:

Espacio público: En principio la estrategia utilizada para recuperar el espacio público fue la de reducir la presencia de vehículos en el centro del casco historio de la ciudad, permitiendo solamente la movilidad peatonal dentro de este entorno siendo retirados hasta 500 coches que invadían el espacio público siendo estas áreas libres ocupadas por los ciudadanos y las calles con circulación a motor también tienen menor densidad de automóviles.



Antes y después de peatonalizar el centro, fuente: Concello de Pontevedra

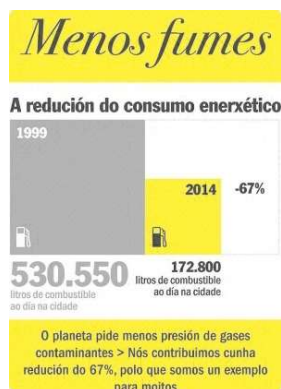
Pacificación del tráfico a motor: Para continuar reduciendo la presencia de vehículos dentro de la ciudad se instala una filosofía de calmado o pacificación del tráfico que consta de realizar mejoras a las calles no peatonales aplicando loma de burro y rotondas como obstáculos para crear espacios seguros y habitables como también el estrechamiento de carriles y limitar la velocidad en las calles más transitadas a 30 km/h. En el siguiente esquema se puede comparar la densidad de coches circulando por las avenidas principales en el año 1997 y cuál es la cantidad circulando actualmente reduciendo la presencia vehicular en un 92% en el centro histórico y comercial, un 72% en el anillo interior de la ciudad y un 53% en el conjunto total de la ciudad creando el sistema llamado la “araña” del tráfico a motor.



La reducción de velocidad vehicular, fuente: Concello de Pontevedra

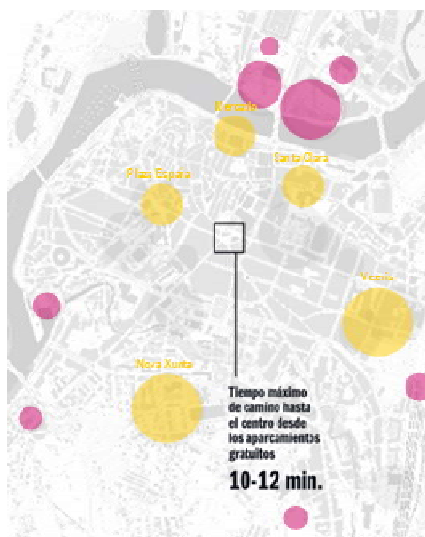
La idea de implementar la reducción de velocidad y los elementos de seguridad vial se trata también de buscar un objetivo que es la idea de cero muertos, ya que, según las estadísticas, entre 1996 y 2006 se registraron 30 muertos y 69 heridos graves a causa de accidentes viales, una vez implementado el modelo con más fuerza entre 2007 y 2015 se han registrado 3 muertos y 4 heridos de gravedad siendo ninguno de ellos causados en las zonas donde se implementa el modelo.

Ahorro energético: la aplicación de reducción de vehículos rodados por la ciudad trae consigo la contribución con el ahorro energético a través del ahorro en el consumo de combustible aminorando la contaminación con gases de efecto invernadero impactando no solo en la sostenibilidad del planeta si no también en el ahorro de las economías familiares.



Fotografías de las calles intervenidas, fuente: Concello de Pontevedra

Sistema de estacionamiento: han implementado el concepto de “aparca y camina” incorporando varios puntos en la periferia de la ciudad donde las plazas de estacionamiento son gratuitos siendo la distinta de los mismos hasta el centro de la ciudad un tiempo máximo de caminata de 10 o 12 minutos, tanto como para turistas o los residentes.



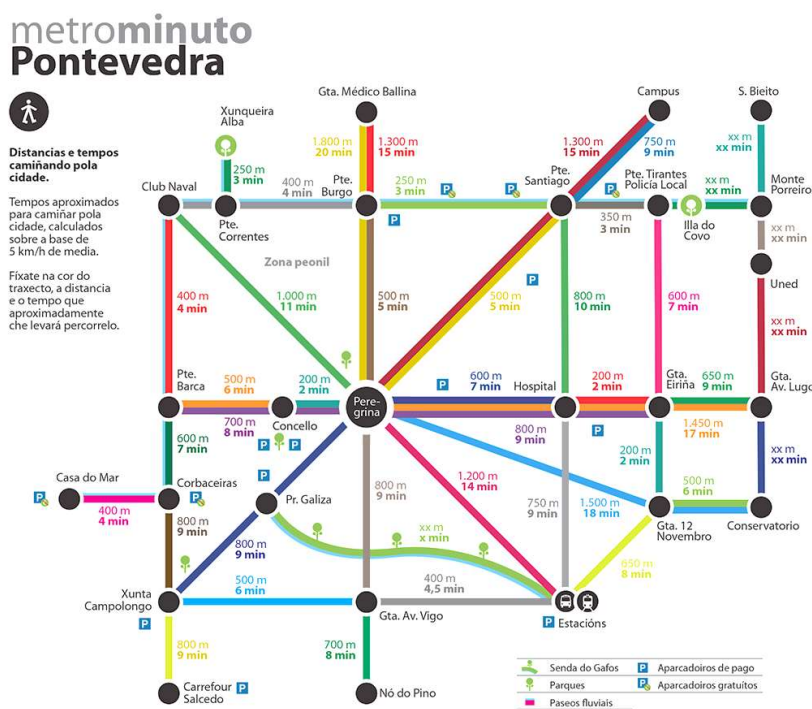
Detalle de los estacionamientos exteriores, fuente: Concello de Pontevedra

Los tipos de calles:Según manifiestan desde el Concello de Pontevedra para ellos el diseño de las calles determina el diseño de la ciudad, por lo tanto luego de que las estrategias anteriores dieran sus frutos, fueron transformando la forma de organización de las calles de la ciudad según su función, en el siguiente esquema se puede observar el tipo más importante que el de plataforma única aplicado al centro histórico de la ciudad garantizando la accesibilidad universal, una configuración interesante convirtiéndose la ciudad en un espacio de desintoxicado vehicular, debiendo circular por las calles los autos necesarios.



Detalle de las calles, fuente: Concello de Pontevedra.

Metrominuto: Otras de las acciones implementada bajo este modelo urbano, es la idea del lema “mejor a pie” aplicando un mapa sobre distancias y tiempos entre 28 puntos importantes en la periferia de la ciudad hasta el centro del mismo buscando la idea de desdramatizar el hecho de las distancias a caminar, creando un modelo de mapa llamado metrominuto.

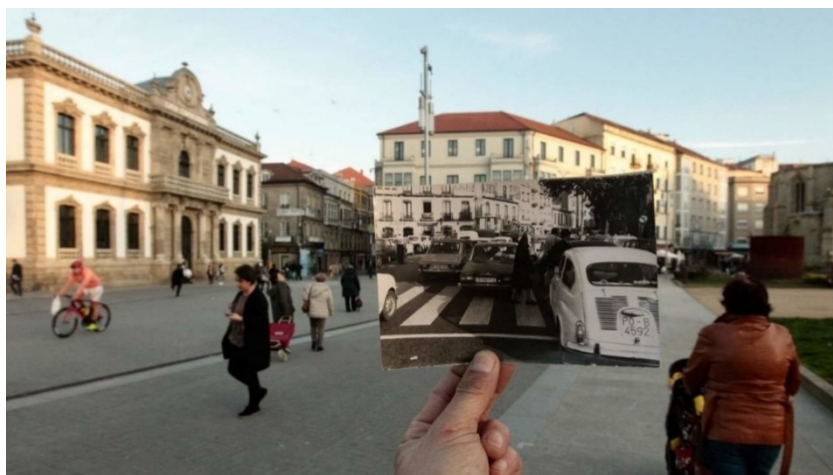


Esquema de metrominuto, fuente: Concello de Pontevedra

III.C.1 conclusión:

Elegí esta ciudad como referente, ya que tuve la oportunidad de realizar una visita en un viaje de estudio con el curso de la materia Planeamiento Territorial en mi intercambio de un semestre en la Universidad Politécnica de Madrid, y pude observar la forma en que los peatones se apoderaban del lugar, es una ciudad muy activa, sobre todo en la zona céntrica donde no existe la presencia de vehículos, y es muy agradable las situaciones que se generan en la vía pública, los niños jugando y corriendo entre los edificios antiguos, las madres con los carritos circulando sin obstrucciones, las personas que se desplazan en sillas de ruedas sin dificultad alguna y las personas mayores paseando y disfrutando del aire libre sin necesidad de

acompañamiento porque las calles se han adaptado para nosotros y se forman una ciudad animada y con una vitalidad significativa, ahí comprendí que desde la sociedad le damos mucha importancia al vehículo, si bien son necesarios es importante establecer límites, no solo por una cuestión de accesibilidad, sino también desde lo ambiental y desde la salud individual, además aprendí la necesidad de conjugar diferentes disciplinas para alcanzar estos resultados de reforma urbana, eran muy poco las profesionales técnicas como arquitecto o ingenieros involucrados, en su mayoría presentaban una carrera asociada a la medicina y desde esa perspectiva han determinado muchas intervenciones, también descarta que estas intervenciones realizadas serían muy difíciles de aplicarlas a otras ciudades porque Pontevedra contiene una geografía particular, pero lo que si podemos hacer es a aplicar su filosofía, que en parte tiene que ver con las cualidades de un espacio público exitoso que hemos extraídos de los escritos de los urbanistas mencionados, resguarda la salud de los ciudadanos a través de crear espacios públicos de calidad enfocando la mirada en el ser humano. Esta experiencia la guardo con mucho cariño y quería compartirla con ustedes.



Antes y después de la anteversión, fuente: Concello de Pontevedra.

III.D Colegio Altamira – Santiago de Chile, Chile:

El proyecto del colegio Altamira es el ganador de un concurso para la construcción de un colegio de 10.000 m² para la educación de al menos 1.400 alumnos ubicado en la

región metropolitana este de la ciudad de Santiago de Chile al pie de la Cordillera de los Andes, diseñado por el estudio arquitectónico de Mathias Klotz.



Colegio Altamira nocturno, fuente: MATHIASKLOTZ.COM

La parcela donde se emplaza tiene una longitud de 200 metros de largo por 60 metros de anchos con una pendiente en su longitud de un 20%, el arquitecto utiliza a favor la topografía del terreno para distribuir el programa de necesidades, es decir, acomoda el edificio en tres cuerpos, los primeros dos prismas sirven de apoyo a los laterales permitiendo liberar la zona central de proyecto siendo el patio central creando un espacio común de recreo y edificio polideportivo, el patio es solo accesible para la escuela que actúa como cubierta del gimnasio polideportivo siendo accesible desde la vía pública también para los vecinos aportando un espacio multifunción abierto a la comunidad.



Colegio Altamira nocturno, fuente: MATHIASKLOTZ.COM

El bloque que se encuentra al sur alberga las aulas para educación inicial o primaria contruidos con materiales de hormigón armando en su estructura y la separación de las aulas con materiales livianos para garantizar una flexibilidad entre ellas. El bloque que se encuentra al norte contiene las aulas para una educación superior o secundaria con zonas administrativas y despachos, por otro lado, la estructura del gimnasio central está construida en acero rotulado ya que la superficie inclinada cubierta del mismo funciona también patio del colegio debiendo ser lo suficientemente resistente para soportar cargas superiores.



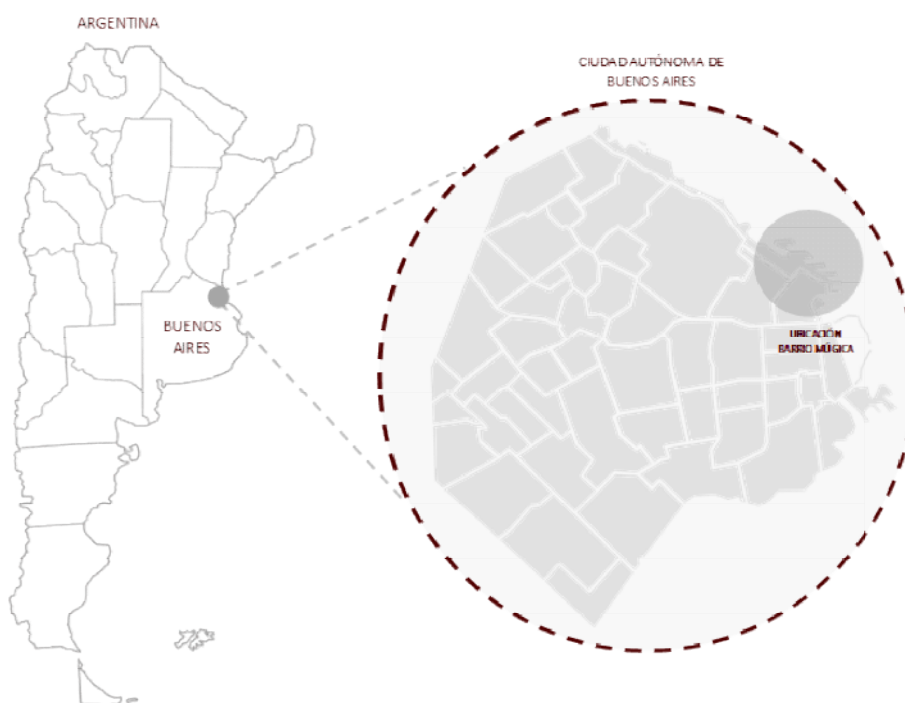
Colegio Altamira nocturno, fuente: MATHIASKLOTZ.COM

IV. MEMORIA DESCRIPTIVA DEL PROYECTO.

IV.A Introducción.

IV.A.1 Contexto territorial:

El área de intervención se encuentra situado en la comuna 1 y 2 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, más específicamente en la zona de retiro y el barrio Múgica colindando al sur el barrio de Recoleta.



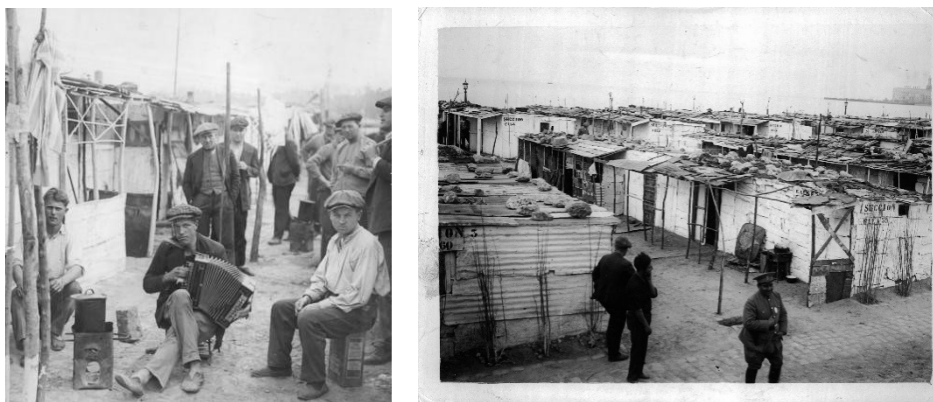
Ubicación geográfica del área a intervenir, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

La zona de trabajo se encuentra intervenido por diferentes barreras urbanas que aíslan al sector en un mundo interno, sin relacionarse con el resto de su entorno, al sur tenemos las vías del ferrocarril de las líneas San Martín, Sarmiento y Mitre, al norte tenemos el puerto de Buenos Aires, al ser una actividad compleja no deja relacionarse con el resto de la ciudad, al suroeste y sureste tenemos dos de los barrios más importantes que son Puerto Madero y Recoleta, lugares que tienen mucha actividad social y económica, pero luego de cruzar Av. Libertador y Paseo del

bajo la integración de estos barrios con el resto de la ciudad se pierde. El sector del barrio Música presenta diferentes equipamientos importantes, como es la nueva sede del ministerio de educación, el polo educativo María Elena Walsh, barrios centros barriales, el nuevo polo educativo Música, destacamentos policiales y diferentes edificios de carácter público, y uno punto de conexión muy fuerte que es la estación Retiro de Belgrano Norte.

IV.A.2 Historia del Barrio Música.

Debido al acelerado crecimiento económico de Argentina entre los 1880 y 1910, generado por el próspero modelo agro exportador, ocasiona que el puerto de Buenos Aires se posicione entre unos de los mejores del mundo de esa época, causando la llegada de al menos cuatro millones de inmigrantes en búsqueda de una mejor vida.



Fotos de los inicios del Barrio Música, fuente: <https://www.elhistoriador.com.ar/>.

Si bien desde el año 1920 ya se ha logrado apreciar los primeros inmigrantes instalados con sus casas precarias de materiales simples en la zona debido a la cercanía del mismo con sus puestos de trabajo en el puerto de Buenos Aires, luego de la mayor crisis económica del siglo XX conocido como "La gran depresión" en el año 1929 ya se comienzan a instalar definitivamente los inmigrantes europeos que han perdido sus trabajos sin poder sustentarse buscando un lugar donde refugiarse. En el año 1931 el gobierno, a causa del crecimiento elevado del asentamiento, decide interferir cediendo al menos 30 vagones para que sean ocupados por los

nuevos habitantes, de esta manera se ha ido consolidando el asentamiento siendo reconocido en 1932 como "Villa desocupación" luego del año 1934 cambia su nombre a "Villa esperanza".

Para el año 1956 ya en la Ciudad de Buenos Aires existían alrededor de 21 villas habitadas por más de 30.000 ciudadanos, luego de la liberación de alquileres de ese mismo año disparando el precio de los alquileres ocasiona que los habitantes de la villa se cuadruplicara la cantidad para el año 1959 para ese entonces, surge la primera "federación de barrios y villas de emergencia". Durante los años 60, se origina la aparición del Padre Múgica debido a su gran labor en asistir y contribuir con las familias más relegadas en la villa, fundando la parroquia Cristo Redentor, buscando predicar y transmitir la paz debido a los conflictos armados que se ocasionaban en ese entonces debido al sentimiento de "Revolución" por parte de la federación de barrios y villas de emergencia para el apoyo hacia la gestión de Perón.

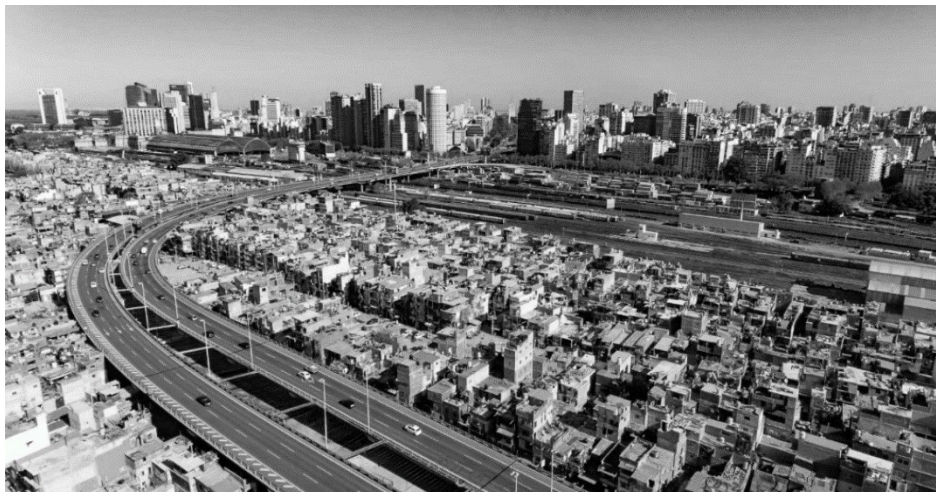
"lo único que hay que erradicar de las villas es la miseria..." padre Carlos Mugica (1930-1974)



Vecino y el padre Múgica, fuente: <https://www.elhistoriador.com.ar/>.

En el año 1970 se construye el conjunto Urbano Ciudadela 1 y 2 con la intención de reubicar a los habitantes de esta villa, y posteriormente continuar con el plan de erradicación de las villas de emergencias siendo la destrucción de las viviendas precarias con maquinaria y topados, debido a la acción de varios activistas no logran erradicar la villa en su totalidad. Desde

el año 1983, ya establecido un estado democrático, comienza de repoblarse la zona donde el gobierno deroga todas las normativas que obliga los municipios a erradicar las villas avanzando de maneras acelerada y sin planificación alguna. Entre 1991 y 2000 se duplicó el número de personas que viven en las 18 villas de emergencia de la Capital. Y para el año 2015 el gobierno de la Ciudad aplica un proyecto para integrar el Barrio Música a través de creación de la secretaria de integración social y urbana para urbanización de la villa 31 y 31 bis, desde entonces se están gestionando diferentes desarrollos alrededor del barrio para revitalizar e integrar el barrio con su entorno.



Viviendas del barrio adosadas a la autopista, fuente: Google Maps.



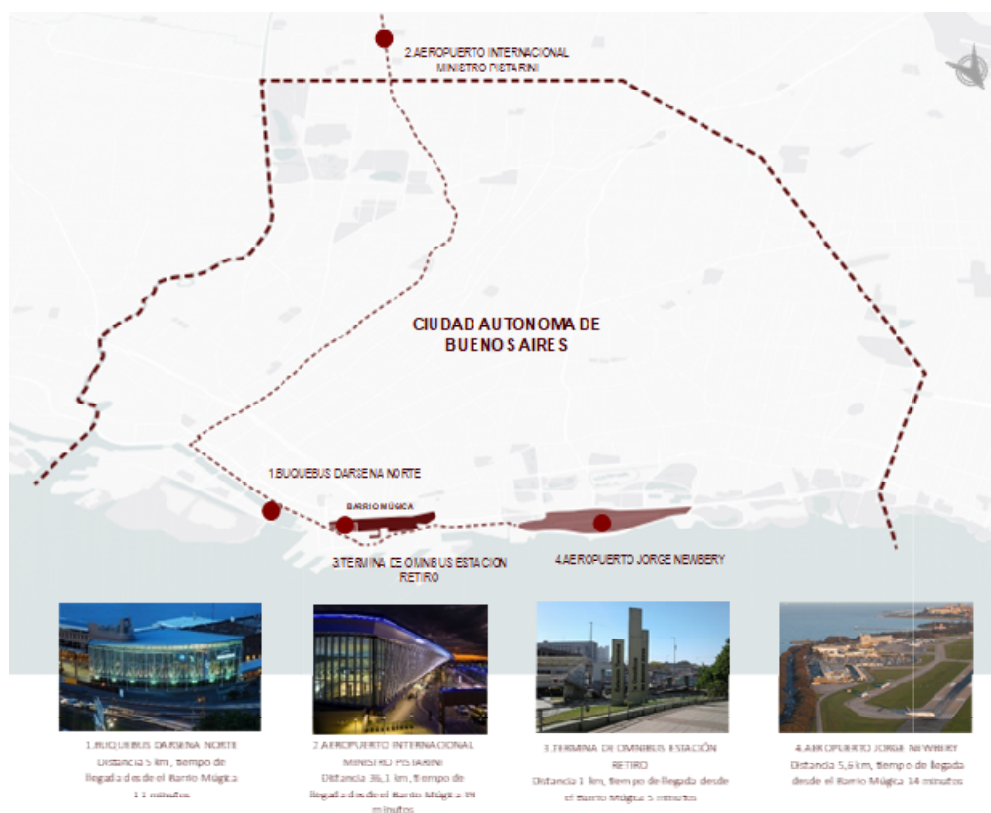
Viviendas del barrio adosadas a la autopista, fuente: Google Maps.

IV.B Análisis de sitio:

IV.B.1 Contexto urbano:

Como se ha mencionado anteriormente, según la autora Jane Jacobs es importante conocer cómo funcionan las ciudades o los territorios para saber que actuaciones o principios urbanísticos se deben aplicar para estimular la vitalidad social y económica de los barrios y cuales actuaciones matarían estos atributos, por eso, para comenzar se realizar el reconocimiento del área de intervención es saber qué tipo de accesibilidad presenta desde las diferentes escalas.

Conexión ESCALA MACRO: desde esta perspectiva se analiza la proximidad del barrio hacia los principales puntos de entrar y salida tanto de la ciudad como incluso del país.



Puntos estratégicos de acceso al Barrio Múgica desde el exterior MACRO ESCALA, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

Tiene una cercanía con la terminal de transporte de ómnibus de la Ciudad de Buenos Aires como es la estación Retiro ubicado en la entrada del barrio, a una distancia de 5 km se

encuentra la principal empresa de transporte fluvial entre Argentina y Uruguay que es Buquebus el cual realiza recorridos fluviales por toda la ribera de Buenos Aires y la ribera de Uruguay, en una cercanía de 5,6 km se encuentra el Aeropuerto Jorge Newbery siendo un aeropuerto de tráfico domestico e internacional, luego a una lejanía de 36,1 km se encuentra el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini, que es la terminal aérea internacional que sirve al Área Metropolitana de Buenos Aires.

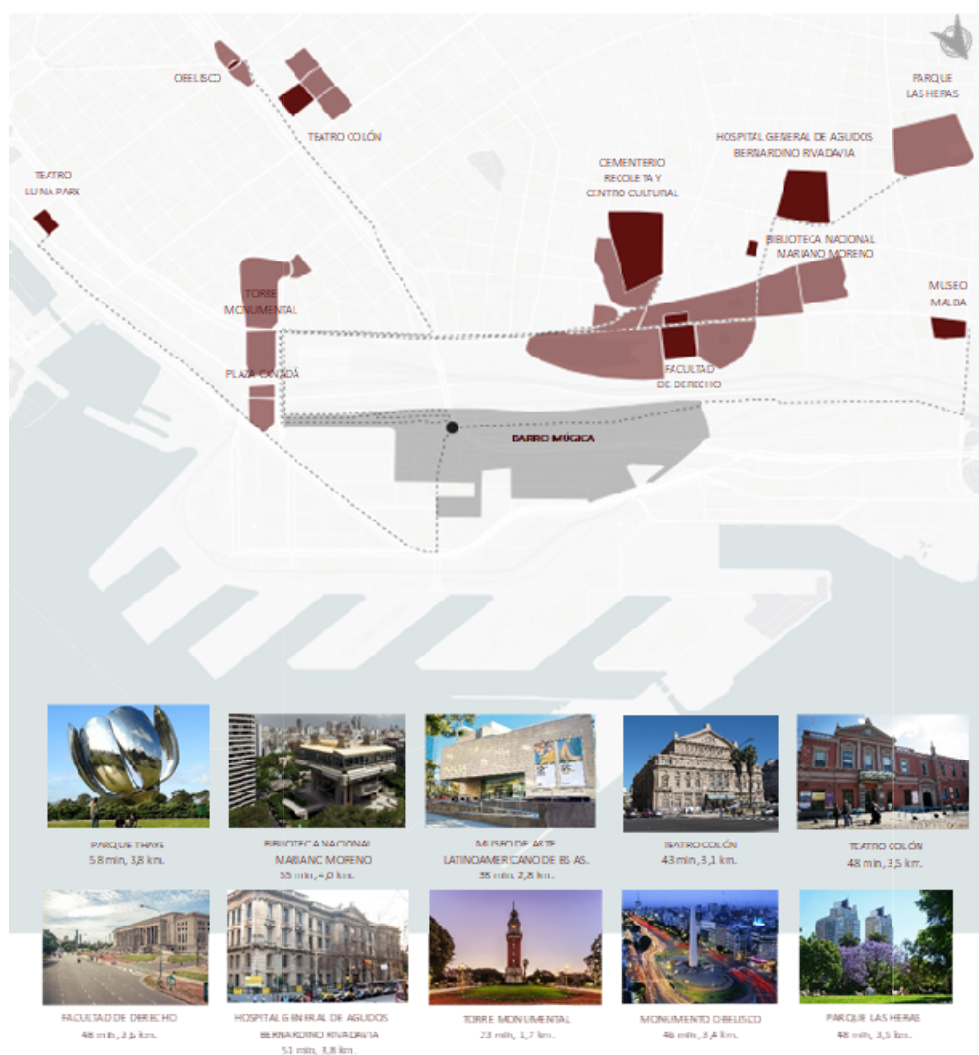
Conexión ESCALA MEDIA: en sus inmediaciones en el acceso al Barrio Música desde la Av. Ramos Mejía se encuentra un punto estratégico de transbordo de varios medios de transporte, de ferrocarril.



Puntos estratégicos de acceso al Barrio Música desde el exterior MACRO ESCALA, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

Como son las estaciones línea Belgrano Norte, línea Mitre, línea San Martín, dársenas de transbordo de a Metrobús con diferentes líneas de colectivos, y estaciones de subterráneo como la línea C que contacta la estación Retiro hasta Constitución y la línea H en la estación facultad de derecho que recorre a lo largo de Av. Pueyrredón, además del contacto directo con importantes avenidas de la ciudad de Buenos Aires como es Av. 9 de julio, Av. Santa Fe, Av. Libertador y la autopista Arturo Illia que atraviesa el barrio en su totalidad.

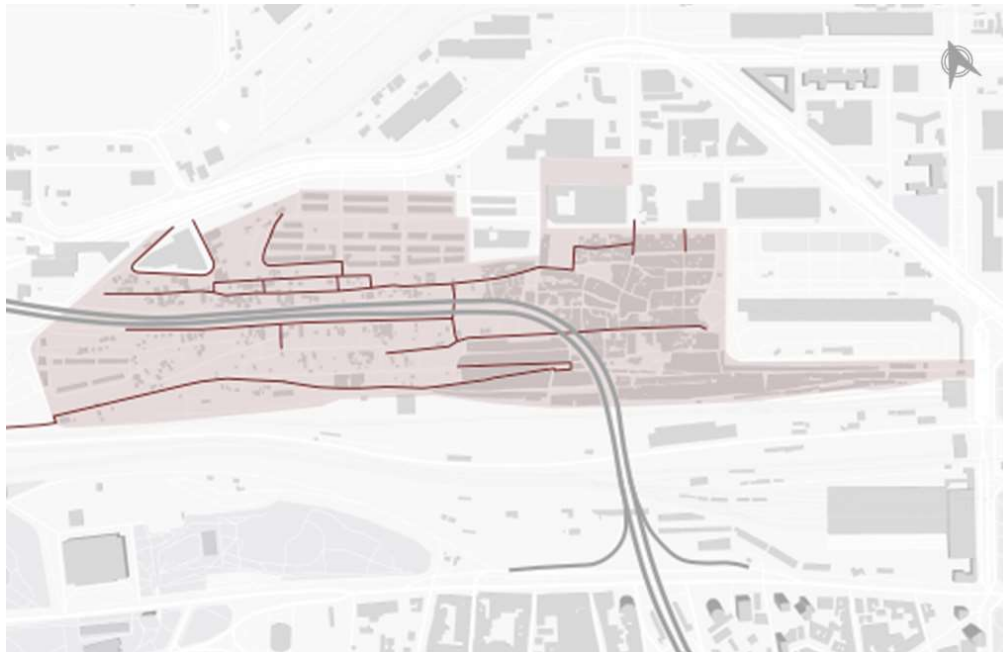
Conexión ESCALA PEATONAL: se realiza un estudio sobre los tiempos de dura la caminata peatonal hacia los puntos más importantes en cuanto a instituciones, actividades de ocio, turismo y espacios verdes para los residentes del barrio ubicados en su entorno inmediato



Puntos estratégicos de conexión al Barrio Múgica desde el exterior ESCALA PEATONAL, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

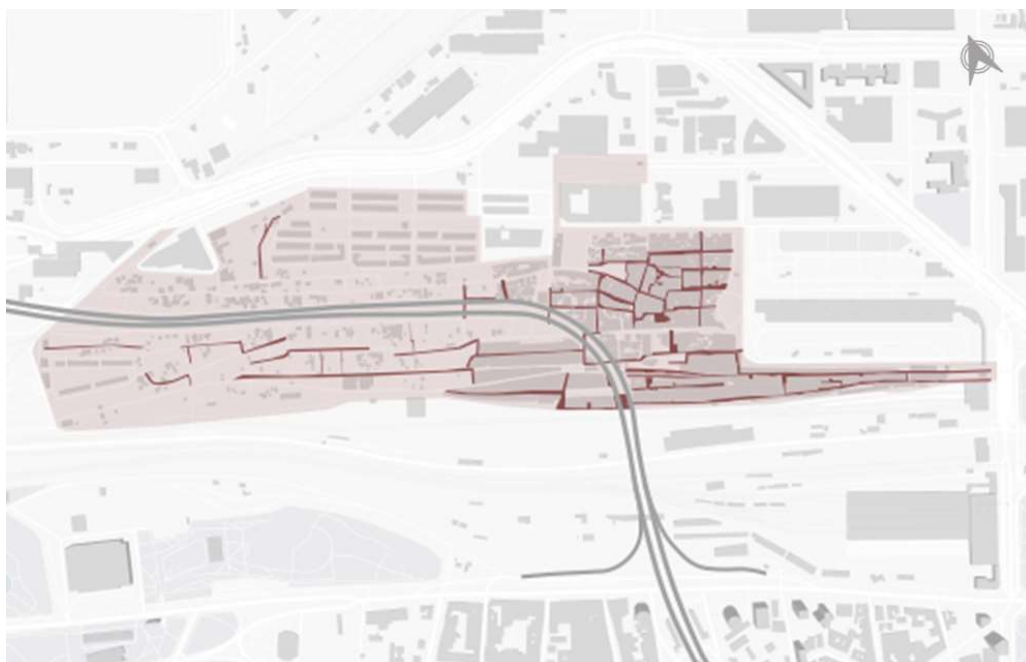
Como es el monumento Obelisco, monumento Torre Monumental, el teatro Colón, teatro Luna Park, centro cultural Recoleta y cementerio de la Recoleta, hospital general de agudos Bernardino Rivadavia, biblioteca Nacional Mariano Moreno, museo de arte Latinoamericano de Buenos Aires, museo Nacional de Bellas Artes, Facultad de Derecho, además de los espacios verdes más directos como es el Parque Thays, parque Naciones Unidas, parque Las Heras, plaza Francia, plaza Canadá, etc., con el objetivo de la verificación de la continuidad de las conexiones peatonales de los habitantes del Barrio Música con el resto de la ciudad.

El tejido urbano del Barrio Música se encuentra muy desordenado, debido a la cantidad de pasajes estrechos junto con el hacinamiento presente ocasiona que existan viviendas que no puedan ser bien iluminadas y ventiladas, en cuanto a su uso, se observa una mixtura ya que los habitantes suelen abrir sus negocio en planta baja generando un zócalo comercial y construyendo sus viviendas en la plantas superiores al mismo, llegando hasta cuatro o cinco niveles, construido con su material característico que crea la imagen del barrio en hormigón y ladrillo.



Calles de vehículos, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

Si bien como hemos mencionado, el desorden de la trama del barrio presenta un efecto positivo la calidad del espacio, que es la inexistencia de presencia vehicular en las calles interiores al barrio debido a lo estrecho de los pasajes, sumado la actividad comercial ocasiona que se genere un fluidez peatonal muy eficiente, dando vida y carácter al barrio de conexión entre los vecinos, esto factor positivo es algo no debemos perder, si no lograr fomentar tal particularidad, no obstante, las cuadras o manzanas al construidas sin normativas o subdivisión legal del territorio presenta una continuidad con longitudes que sobrepasan los 300 metros.

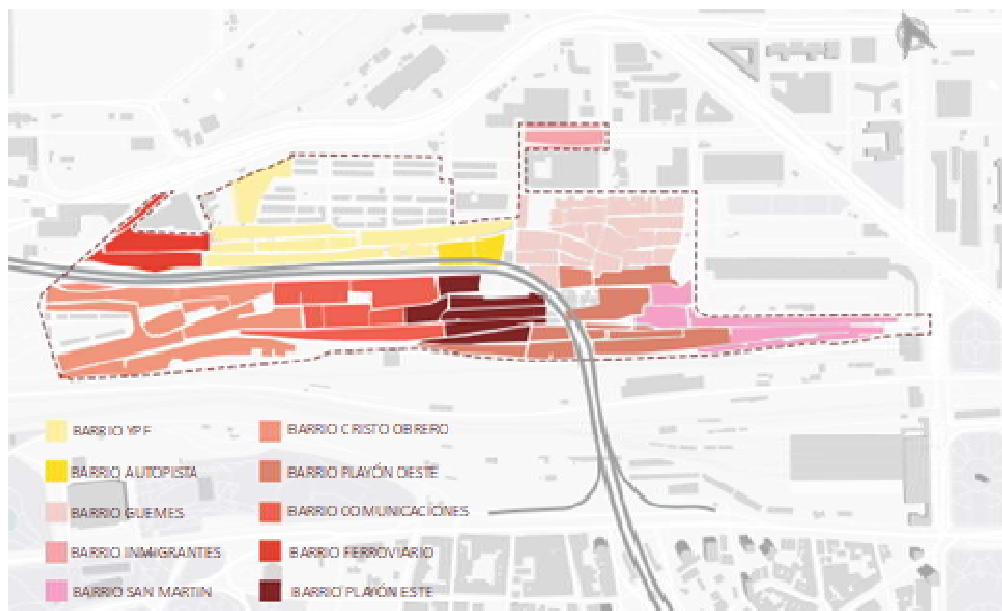


Pasajes peatonales, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

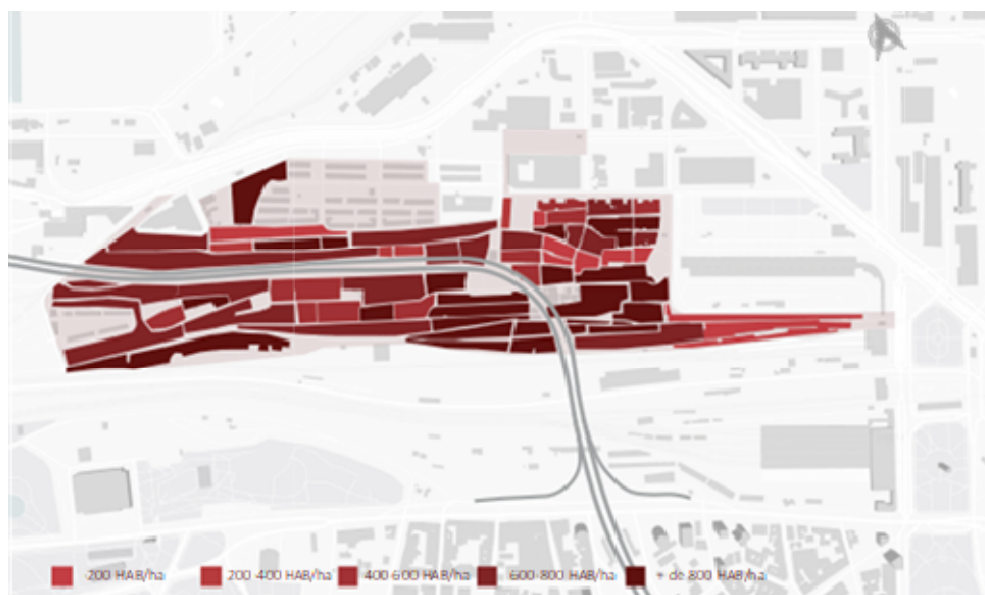
Según el censo del año 2001 a cargo de la Dirección General de Estadísticas y Censos, el Barrio Música compuesto por la Villa 31 y 31 Bis, tenía 100 manzanas y aproximadamente 7.950 hogares, al siguiente, realizado en el 2010 señalaba que en este asentamiento informal poseía 26.403 de habitantes, hoy día se estima que esa cantidad se ha duplicado siendo más de 40.000 y casi el 51% de origen extranjeros, 23,9% de Paraguay, 16,6% de Bolivia; y 9,8% de Perú.

El Barrio Música se emplaza sobre un territorio de 32 hectáreas y 74 manzanas que a su vez se subdivide en 10 sectores como son los barrios, Cristo obrero, Barrio Chino, Playon Oeste,

Ferrovionario, Playon Este y San Martin pertenecientes a area de Barrio 31 Bis y, Comunicaciones, YPF, Inmigrantes, y Guemes pertenecientes al area de Barrio 31.

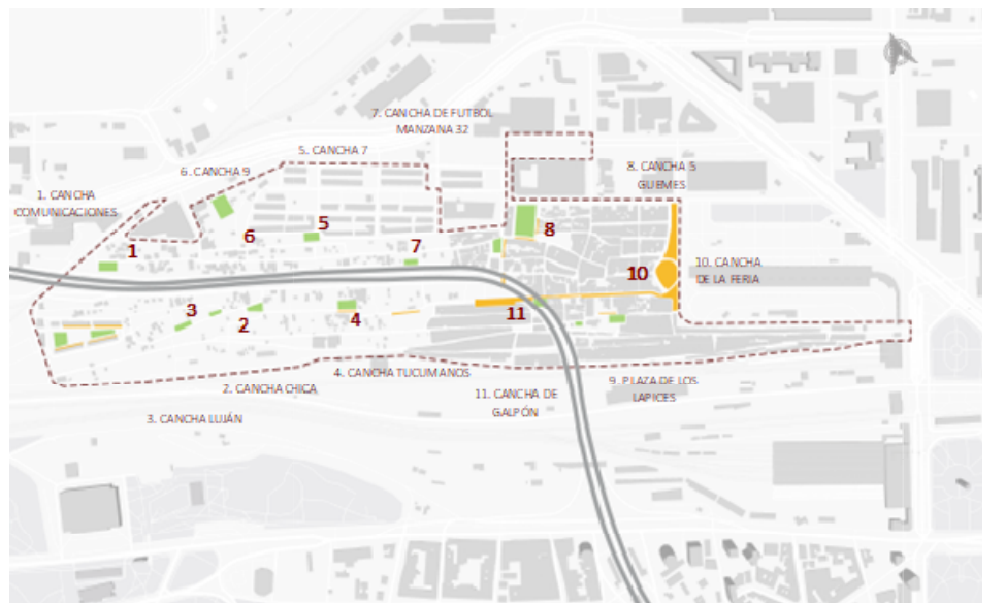


Subdivisión de los Barrios, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.



Grados de afinamiento, fuente: ELABORACIÓN PROPIA y Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Los espacios verdes en el Barrio Música son muy escasos, según la Organización Mundial de la Salud, el promedio necesario de espacios verdes es de entre 10 y 15 m² por habitante, mientras que en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires hay una existencia de 6 m² por habitante, en el Barrio Música solo hay presencia de espacios verdes de 0,3 m² por habitante, siendo un porcentaje muy alarmante, ya que la necesidad de espacios verdes garantizan la oxigenación que aporta un espacio urbano aumenta la salubridad del barrio.



Espacios verdes y comerciales del Barrio Música, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

Cabe destacar, que la mayoría de estos espacios indicados en el esquema, son áreas de carácter deportivo, con canchas de futbol, siendo una actividad de interés común entre los vecinos del barrio y debido que son espacios de encuentro y mayor concentración de personas en el mismo, se ocasiona alrededor la existencia de comercios, capillas, centros de salud y educación mientras que las áreas restantes publicas suelen ser plazas secas con equipamiento, pero sin extensión de áreas verdes.

Las calles con mayor impacto económico es la calle Machu Picchu donde se encuentra instalada la feria del barrio, esta actividad económica continua por la calle Alpaca, donde son comercios ubicados en planta baja de las viviendas, continuando hasta el espacio central del lugar que es el Playón.

IV.B.2 Programa de integración Barrio Música.

En el año 2015, impulsa el desarrollo de un plan integral para generar la integración urbana del Barrio Música y mejorar la calidad de vida de los residentes. Esta intervención consta de garantizar acceso a infraestructura básica y apoyo social para fomentar el desarrollo económico del barrio a través de la creación de la secretaria de Integración Social y Urbana (SECISYU). En el 2018, se sanciona la ley 6.129 que regula a través de normativas como se debe proceder con las actuaciones específicas del barrio, también indica que para asegurar tales intervenciones se debe controlar a través del Consejo de Gestión Participativa (CGP), que dentro de sus funciones es realizar el seguimiento de las obras u actuaciones dentro del territorio, el cumplimiento de la ley, y fomentar la participación ciudadana. El plan de reurbanización se basa en cuatro ejes esenciales:

- Mejoramiento de las condiciones de habitabilidad, que implementan los programas de mejoramiento de vivienda que trata de realizar intervenciones sobre la infraestructura urbana del barrio, atender integrar las viviendas sociales tanto en el exterior como el interior, y el programa de reasentamiento, que trata sobre la reubicación de las viviendas afectadas debajo de la autopista Illia, y la vivienda del barrio Cristo Redentor que son afectadas por la nueva traza de la misma.
- La Integración social y desarrollo humano, que busca incluir a través de equipamiento e infraestructura social para ampliar el acceso equitativo a la educación, salud y servicios sociales.
- El desarrollo económico sostenible, que se basa bajo cuatro lineamientos, mejorar la capacidad de empleabilidad y oportunidad empleo formal de los vecinos, promover la formalización de las actividades económicas del Barrio, favorecer la inclusión financiera de los/as vecinos/as y sus actividades económicas.

- La integración urbana, movilidad y espacio público, favorecer la conectividad y la movilidad para garantizar mejores accesos al barrio y hacia el resto de la ciudad, como también mejorar la calidad de los espacios públicos para ocasionar las posibilidades de encuentro e integración.

IV.B.2.1 Viviendas nuevas:

Sector Cristo Obrero: Ubicado al límite este del Barrio Música, se crean un total de 120 unidades nuevas con infraestructura de servicios básico y 5.000 m² de espacio público en el centro del conjunto nuevo, estas viviendas fueron destinadas a los vecinos que se encontraban en la ubicación de la nueva trazada de la autopista Illia.



Puntos estratégicos de acceso al Barrio Música desde el exterior MACRO ESCALA, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

Sector barrio YPF: En plaza al norte del límite del barrio, en el ex predio de YPF, se construyeron 26 edificios con diferentes tipologías siendo un total de 1.044 unidades funcionales con servicios básicos y 19.527 m² de espacio verdes, también cuenta agua potable, cloacas pluviales, con luminaria pública, espacios verdes y equipamiento lúdico con juegos de niños, se genera una nueva apertura de la trama urbana con calles internas para garantizar nuevos accesos al barrio, la circulación u la conexión del barrio con el resto de la ciudad.



Puntos estratégicos de acceso al Barrio Música desde el exterior MACRO ESCALA, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.



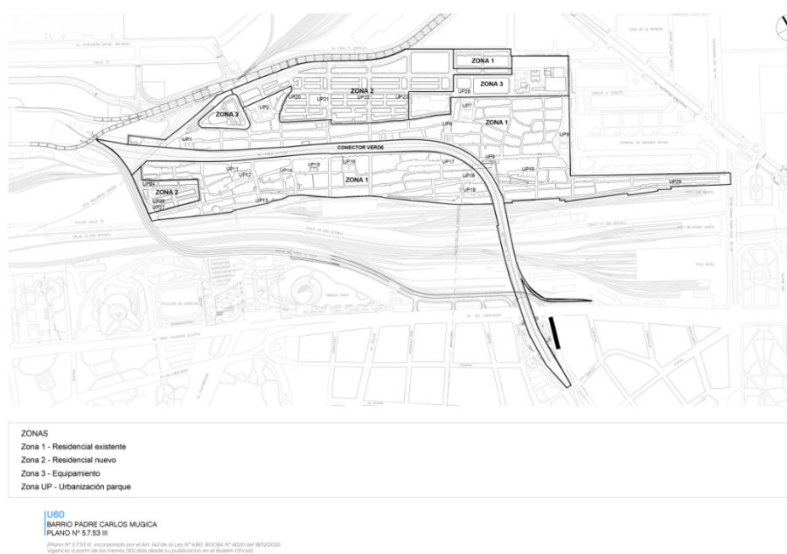
Puntos estratégicos de acceso al Barrio Música desde el exterior MACRO ESCALA, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

IV.B.2.2 Ordenamiento territorial:

En la ley 6.129 en el capítulo IV se aborda la aplicación de la normativa urbanística para el Barrio Múgica comprendido como el distrito U60 (urbanizaciones determinadas), donde se establece:

Zonificaciones 1 a: destinado a una densidad media, media baja y equipamiento, la zona 1 b residencial de densidad media y media baja con actividades complementarias de comercio minorista, servicios terciarios y equipamiento comprendiéndose la zona UP las destinadas a parques verdes o espacios parquizados públicos.

Altura máxima: 15,00 metros sobre la L.O. /L.E. a contar desde la cota de la parcela determinada por la Dirección de Catastro con un plano límite Horizontal situado a 18,00 metros. Por encima de dicho plano límite solo se admitirán las construcciones permitidas en el artículo 6.3.1 del Código Urbanístico que indica se podrá superar hasta dos metros cuyos interiores no sean habitables.

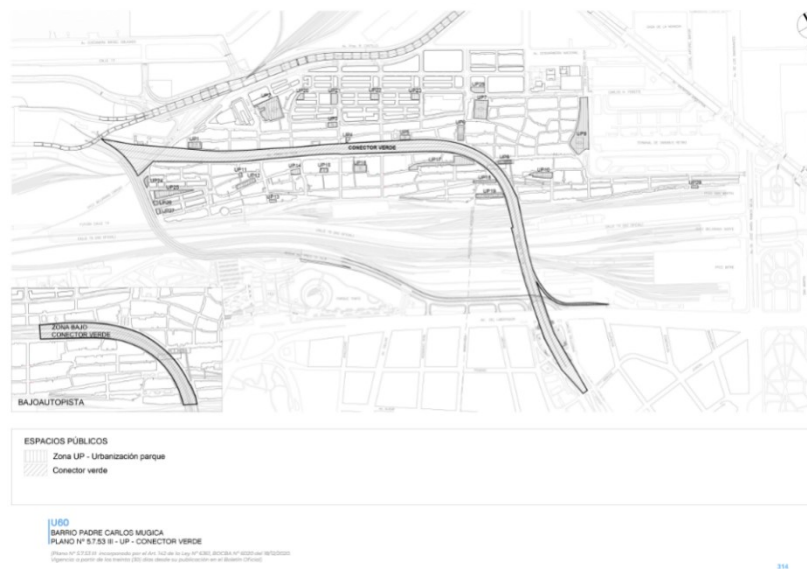


Zonificaciones, fuente: Código Urbanístico Ciudad de Buenos Aires, áreas individualizadas.

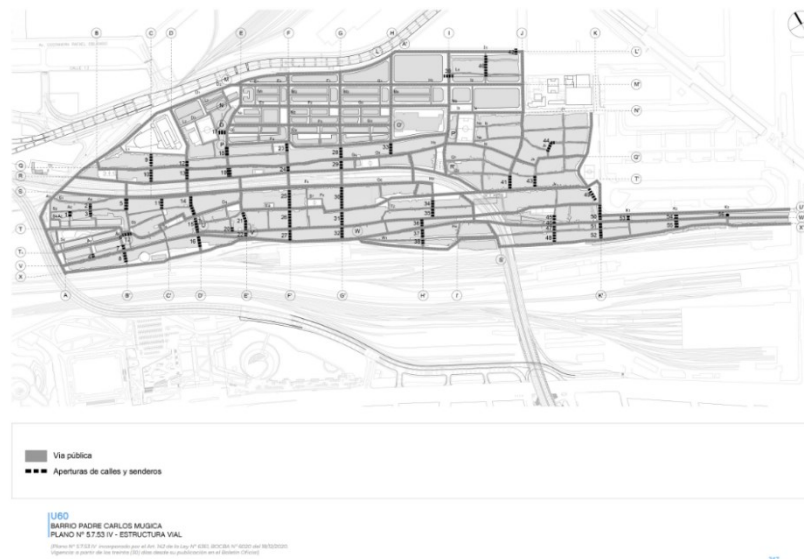
Usos permitidos: Vivienda colectiva; Local comercial s/ exigencia de estacionamiento o carga y descarga; Servicios para la vivienda y sus ocupantes; Servicios públicos a escala barrial;

Establecimientos de sanidad (Nivel Básico y Nivel Centro local); Establecimientos Educativos (de Escala Barrial y Escala Urbana); Cultura, Culto y Esparcimiento (locales de lectura, locales deportivos, locales de diversión, templo).

Vía pública y parcelamiento: en este apartado se indican cuáles y de qué manera se realizar la apertura de calles dentro del barrio, recomendando para las sendas un mínimo de 4,00 metros y para las calles un mínimo de 10,00 metros.



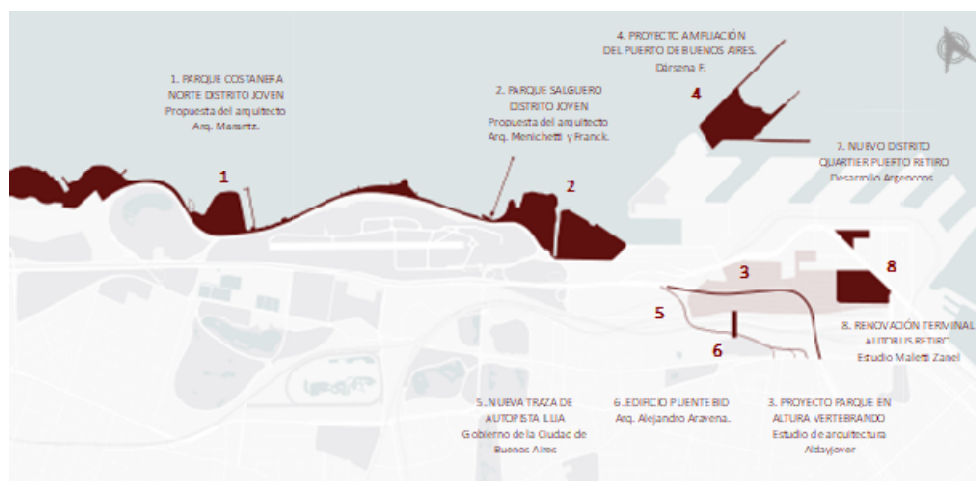
Espacios públicos, fuente: Código Urbanístico Ciudad de Buenos Aires, áreas individualizadas



Apertura de calles y senderos, fuente: Código Urbanístico Ciudad de Buenos Aires, áreas individualizadas.

IV.B.3 Propuestas urbanas existentes en el entorno:

Realizamos un análisis sobre los proyectos que existen alrededor de nuestra zona de intervención, algunos se encuentran en finalizados, otros en proceso de construcción, otros en proceso de licitación.



Proyecto entorno al área a intervenir, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

En el año 2020 se lanzó el concurso nacional de ideas Buenos Aires y el Río, "Parque Costanera Norte, distrito joven", promovido y organizado por la Secretaría de Desarrollo Urbano, la Sociedad Central de Arquitectos y la Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo de la UBA, con el objetivo de reanimar 59 hectáreas y 7,6 km de extensión del borde costero de la ciudad como un nuevo espacio público para los vecinos integrándolo con la ciudad y permitir una continuidad de la traza urbana con calidad arquitectónica y con una caracterización sostenible.

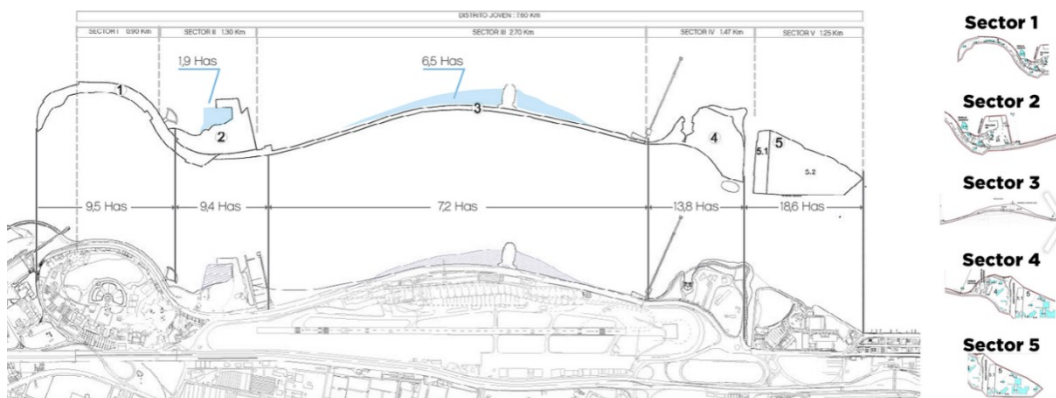
Los ganadores que se llevaron el primer puesto fueron los arquitectos Joan Marantz, Alex GazzoHuck y Gabriel Burgueño Galván mediante un proyecto que propone la revitalización y jerarquización, incorporando espacios verdes de uso público, de valor histórico cultural y ambiental en un marco de sostenibilidad. Se plantearon 4 puntos que determinaron las búsquedas principales: incrementar el espacio público costero de la Ciudad, articular los corredores verdes norte y sur, integrar la ciudad de Buenos Aires con el río y otorgar una nueva identidad integral del Distrito Joven.

La propuesta de parque Costanera Norte genera un sistema lineal de parques que comienza por el Parque de los Niños, que realiza una conexión en las zonas costera para integrarlo con la Reserva Ecológica en Ciudad Universitaria y el Parque de la Memoria, busca también la permeabilidad urbana sumando conexiones de la trama existente para hacer una ciudad más pensada en el peatón.



Propuesta Parque Costanera Norte, fuente: <https://www.archdaily.cl/>

En la ciudad de Buenos Aires se pueden visualizar corredores locales, como lo son las calles y avenidas arboladas, los cursos de agua, bulevares, plazoletas, las vías de tren y otros sistemas lineales. Este proyecto busca potenciar la dispersión ambiental en estos espacios mediante prácticas de conexión basadas en criterios de red biológica (corredor, enlace, parche, etc.).



Propuesta parque Costanera Norte, fuente: <https://www.archdaily.cl/>

Bajo el marco del plan de revitalización de la relación de Buenos Aires y el Río, en el año 2020 se realiza un nuevo concurso que busca la articulación de corredores verdes al norte, con la propuesta mencionada de parque Costanera Norte, y al sur con el parque en Altura del Barrio Música, para la urbanización de 32 hectáreas y 2.535 metros lineales de extensión sobre el frente del agua en Costa Salguero – Punta Carrasco.



Proyecto Costa Salguero – Punta Carrasco, fuente: <https://www.archdaily.cl/>

La propuesta general se trata sobre tres áreas que se dividen entre caminos longitudinales, la primera parte presenta un uso más comercial y paseo urbano, la segunda relacionada a un parque más estanco de permanencia, y la tercera es la franja que da con el río con sentido más de contemplación y esparcimiento.



Proyecto Costa Salguero – Punta Carrasco, fuente: <https://www.archdaily.cl/>

Dentro del Plan Integrar del Barrio 31, en el año 2018 se lanza el concurso para internacional para Parque en Altura, Barrio 31, quienes los ganadores resultaron ser los arquitectos Vila y Sebastián Arquitectos, Gaspar Libedinsky y Santiago Di Lorenzo, con la propuesta denominada Alto Parque, con el desafío de convertir una pieza de infraestructura urbana en una arteria de oxigenación verde para el Barrio Música, carente de espacios público, y la ciudad.



Propuesta render de nuevo parque alto, fuente: www.paisajismogonzalez.com

La propuesta se organiza bajo 3 tramos que se conecta a su vez con los espacios preexistentes del barrio: Las áreas de uso de escala metropolitana (Pradera Pampeana), el sector cívico con los miradores en relación a la ciudad y al río (El Palmar del Paraná) y el sistema de plazas barriales de escala más acotada (El Bosque Ribereño).



Propuesta render de nuevo parque alto, fuente: www.paisajismogonzalez.com

Para la renovación de la terminal de ómnibus retiro se ha seleccionado la propuesta diseñada por el estudio Maletti Zanel Maletti arquitectos, quien han denominado al proyecto Terminal Parque Retiro, que ponen en espacial énfasis al Barrio Música y los proyecto alrededor creando un parque público articulador de 50.000 m2, con un criterio de diseño de uso racional y eficiencia energética.



Propuesta de Nueva Terminal Parque Retiro, fuente: <https://www.mzmarqs.com/>.

Propone el soterramiento de las entradas y salidas de los ómnibus a la terminal, para generar un área continua al nivel cero de parque verdes, en el interior dispone de un paseo comercial o shopping alledaño y un sector de coworking en el nivel superior. También propone reordenar por niveles y vehículos la circulación de taxis, autos particulares, micros y peatones.



Propuesta de Nueva Terminal Parque Retiro, fuente: <https://www.mzmarqs.com/>

Con la propuesta de convertir la autopista Illia en un parque lineal verde, nace la decisión de correr esta traza en un tramo de 1,9 km de la autopista para evitar que siga afectando a los vecinos que viven el Barrio Música, ya que existen cerca de 2.000 viviendas construidas adosadas a la autopista, y las vibraciones que produce el constante tránsito de vehículos, podrían generar daños irreparables a las construcciones del barrio.



Esquema de propuesta de trazado de autopista Illia, fuente: www.nueva-ciudad.com.ar/

Los accesos siguen siendo los actuales desde Av. Libertador y Av. 9 de julio, no obstante, se agregan otras vías de acceso desde otras calles de la ciudad como son la Av. Callao, la calle Rodríguez Peña, la calles Libertad (que cambiara de sentido), Cerrito y Carlos Pellegrini. También habrá una en Ayacucho, que será exclusiva para los visitantes del CEC.



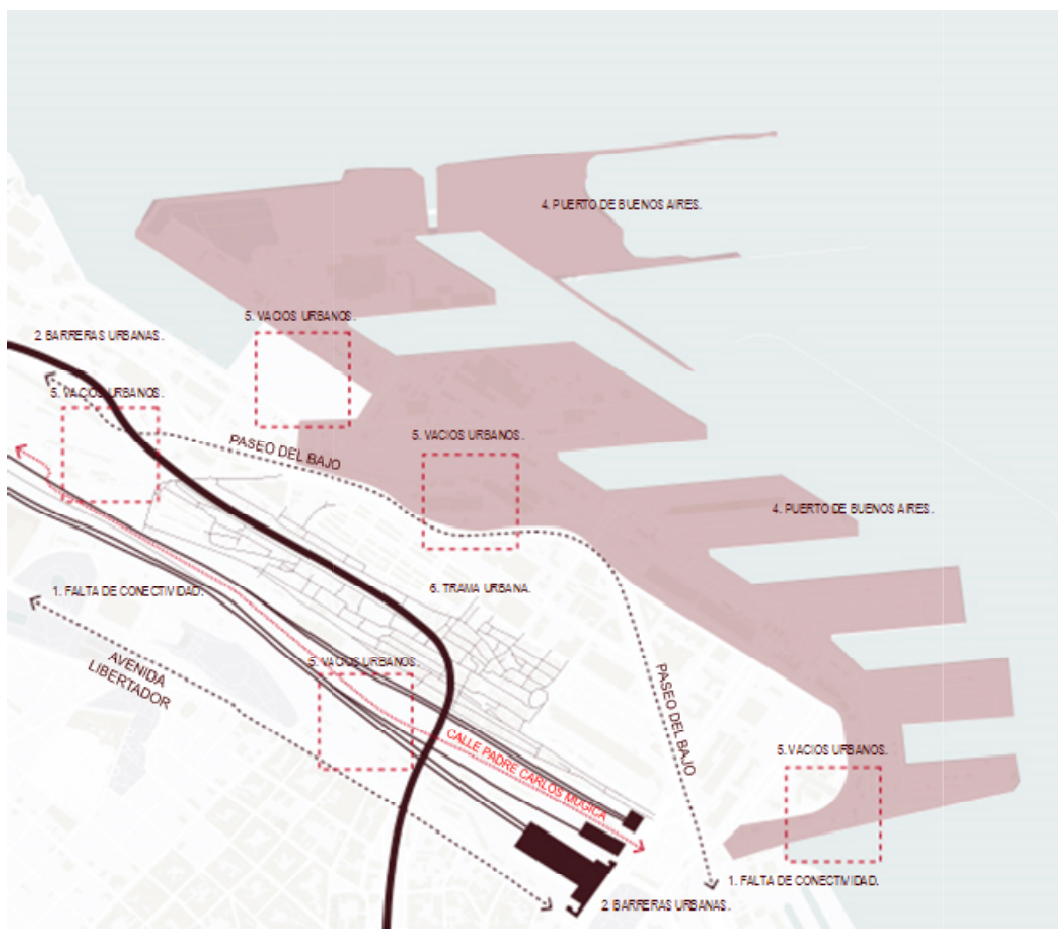
Esquema de propuesta de trazado de autopista Illia, fuente: <https://www.nueva-ciudad.com.ar/>

IV.C Diagnostico del sitio a intervenir:

En base a la información recopilada, se pueden establecer diferentes directrices sobre un diagnóstico del estado actual del área en estudio, que serán enumeradas a continuación:

- Falta de conectividad: el barrio 31 se encuentra confinado entre dos grandes arterias de alto tránsito en el área, como es Avenida Libertador, que en horas pico suele ser casi imposible su utilización y Paseo del bajo, que hoy día presenta varios carriles y una vía exclusivamente para utilización de tránsito pesado por su proximidad con el puerto de Buenos Aires, esto genera que el barrio Música no obtenga adecuada conexión con la ciudad formal o el puerto.
- Barreras urbanas: muy cerca se ubica transitan las vías de tren ferroviarias de las estaciones ubicadas en la zona de Retiro, como la estación de línea San Martín, línea Belgrano Norte, y Mitre, por encima del barrio Música sobrepasa los carriles de la autopista Illia, estas barreras urbanas son las causantes que de la forma largada del barrio Música, configuran como cortantes del barrio causando que el barrio sea limitado su crecimiento.
- Calle Música: la calle que recibe el nombre del barrio Padre Carlos Música, hoy en día no puede ser utilizada o transitada, ya que se encuentra atrapada entre las vías ferroviarias del tren línea San Martín y Belgrano Norte, esto hace que su función sea limitada y su accesibilidad prácticamente nula, siendo causante de situaciones de inseguridad.
- Puerto: la actividad del puerto hoy en día evita que la ciudad o el barrio puedan acceder a disfrutar de las vistas y las actividades que se podrían realizar en la costa del Río de la Plata.
- Vacios urbanos: debido a las actividades puertearías de la costa genera grandes depósitos en terrenos aledaños al barrio Música, que algunos están mal ubicados o su funcionamiento interfiere para el desarrollo territorial del área en estudio, no son bien aprovechados en su totalidad causando estos vacíos urbanos.

- Trama del barrio Múgica: las manzanas son desalineadas, desordenadas y de tamaños desproporcionados, esto interfiere para los distintos servicios públicos puedan cumplir con sus funciones, es decir, servicios de seguridad o de emergencias en caso de que deban asistir ambulancias o bomberos al lugar, además de generar múltiples problemas de ventilación e iluminación a las viviendas debido a su grado de aglomeramiento unas de otras.
- Espacios verdes: si bien las diferentes los habitantes del barrio organizaron diferentes espacios de esparcimiento para reunirse o realizar actividades deportivas colectivas y la creación de pequeñas centralidades comerciales, es evidente la falta de un espacio verdes que aporten espacio de calidad.



Esquema con diagnóstico de los problemas más significativos, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

IV.D Propuesta de intervención:

Luego de realizar el análisis de reconocimiento del área de intervención, y en base al resumen que trata de abarcar los problemas urbanísticos más urgentes e importantes desde el ámbito físico del barrio Música, se establece una serie de actuaciones estratégicas que constan de tres instancias:

ESCALA MACRO, con la intención de diseñar una propuesta de intervención el cual se desarrolla en el siguiente capítulo, donde se tratan los tipos de intervenciones que diseñan a nivel general para incrementar el uso del barrio desde la ciudad, desde una ESCALA MEDIA, en la cual se desarrolla en profundidad una de las intervenciones expresa en la propuesta de intervención que trata sobre un recorrido cultural, cual unifica varios puntos existentes con algunos diseñados para crear un recorrido que sea ameno e intrigante, y por último, a una ESCALA MICRO, que se implementa el diseño de un edificio educativo presente en el recorrido anteriormente mencionado. Los cuales se considera que pueden crear espacios públicos que fomenten la integración del Barrio Música con el resto de su entorno y aumente el confort social y cultural de los ciudadanos, implementado los criterios establecidos por los teóricos y los referentes anteriormente analizados.

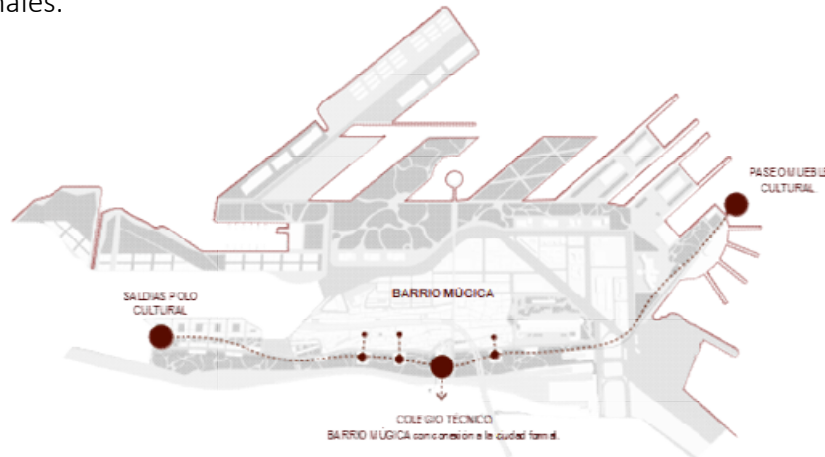
IV.D.1 Macro escala:

IV.D.1.1 Estrategias de intervención en Barrio Música:

Ya hemos establecido las premisas necesarias para crear espacios públicos de calidad a través de los escritos indicados por los grandes urbanistas teóricos, en los cuales se establece con énfasis que es necesario pensar a la ciudad como un todo, es decir, hay que establecer estrategias que fomenten la integración del Barrio Música para evitar seguir incrementando su segregación actual, es por esto, que sea diseñado una propuesta de intervención con el objetivo de crear recorridos para “cocer” las zonas linderas del barrio con el resto de su entorno inmediato:

IV.D.1.1.1 Recorrido cultural:

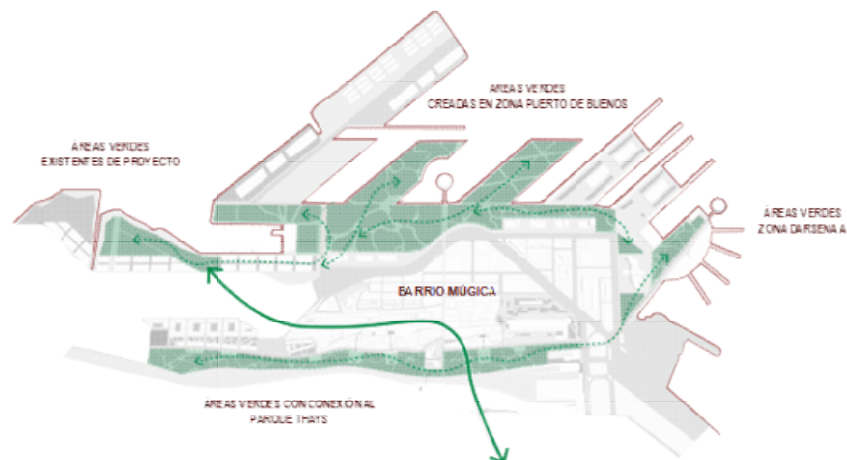
Este nace de la idea de conectar lo ya establecido y poder ampliar con piezas nuevas una vinculación genuina. El circuito longitudinal, une centros culturales, escuelas, talleres, espacios de exposición y auditorio. Conectados por un espacio de transición en forma de paseos, pérgolas, circuitos peatonales.



Recorrido cultural, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

IV.D.1.1.2 Recorrido de espacios verdes:

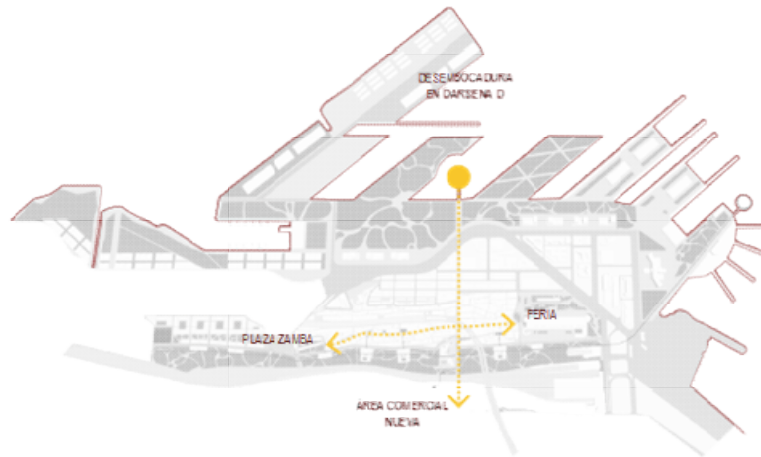
A través de un soterramiento de las vías de tren de la línea San Martín, y un reciclado de terrenos públicos en desuso, se propone readaptar estos espacios y devolverlo a los ciudadanos por medios de plazas, recorridos lúdicos, y de esta manera incorporar espacios de oxigenación al Barrio Múgica



Recorrido espacios verdes, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

IV.D.1.1.3 Recorrido económico - social:

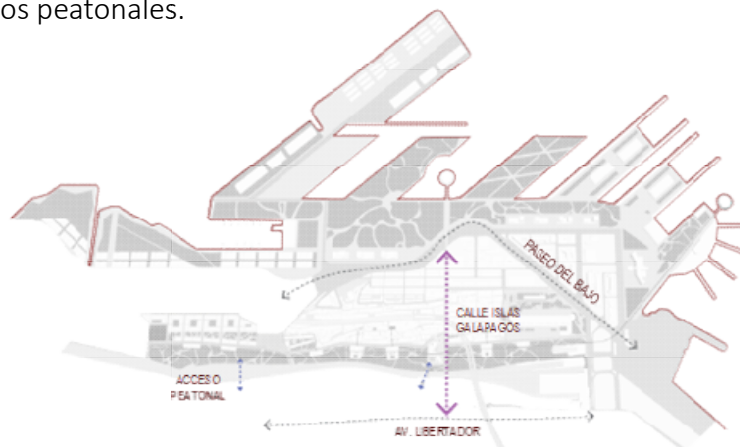
Se busca una unificación de los puntos estratégicos económicos del Barrio Múgica y que a través de la misma se pueda conectar transversalmente la ciudad formal con el barrio y posteriormente como el río, conectando los puntos estratégicos comerciales del barrio a través de un eje, como son las ferias, comercios locales, etc.



Recorrido social económico, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

IV.D.1.1.4 Accesibilidad:

Garantizar una adecuada accesibilidad es garantizar también una fluidez de personas en el sector para fomentar el uso del área en todo momento, es por este motivo, que se crea vías de acceso, una principal vehicular con reducción de velocidad y coger el área creada con el resto de la ciudad con accesos peatonales.



Recorrido de accesibilidad, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

IV.D.1.2 Propuesta de intervención Barrio Música:

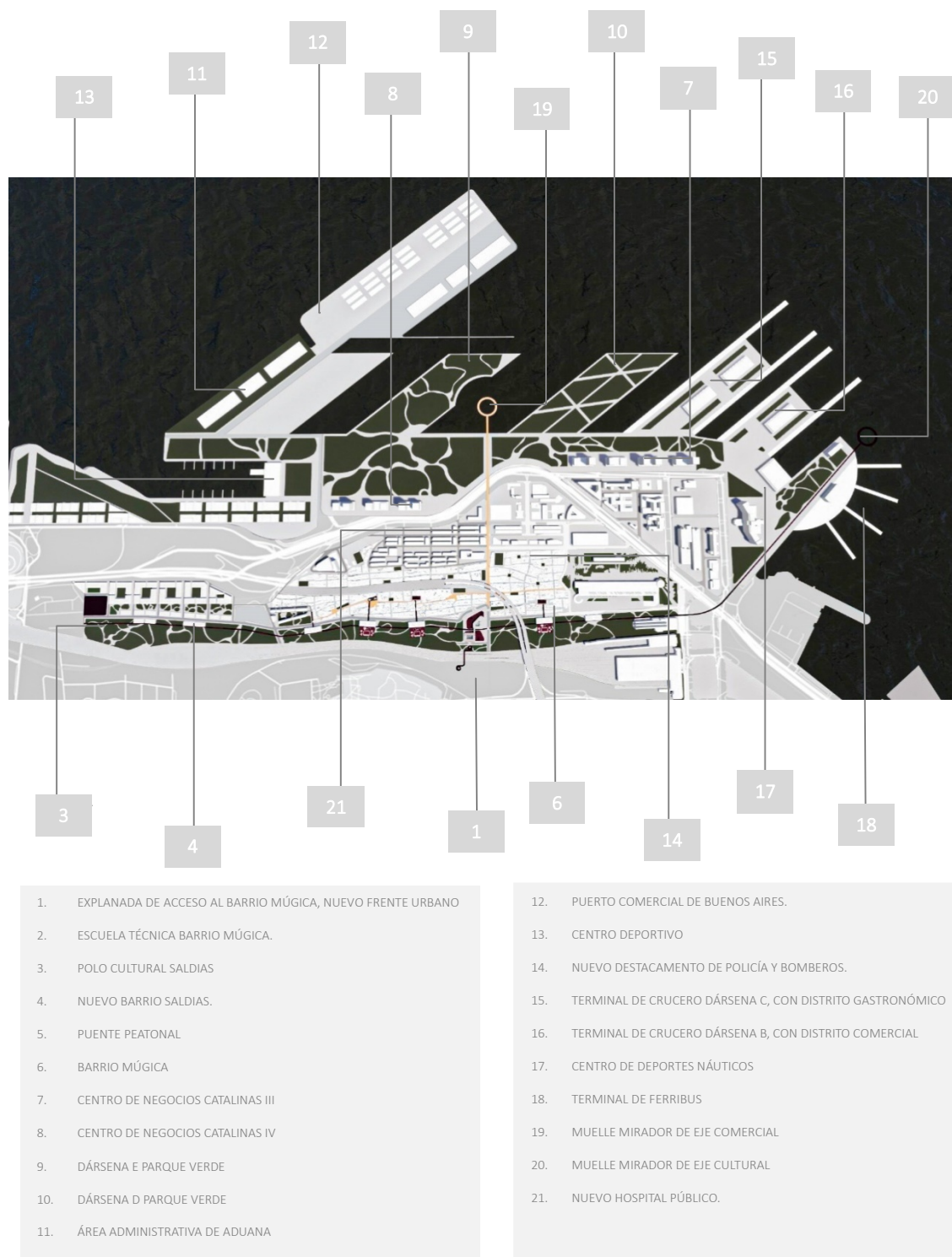
El resultado a partir de la combinación de estas estrategias elaboradas a partir de un exhaustivo análisis de las problemáticas que presenta el Barrio Música se elabora la propuesta de intervención a macro escala para revitalizar la las zonas olvidadas del barrio e integrarlo con el resto de la ciudad, en principio se realiza una intervención en la zona del Puerto de Buenos Aires, trasladar las actividades portuarias a la nueva dársena en proyecto, para liberar las dársena A, B, C, D, E y aplicar una serie de actividades que busca generar una fluides de personas o turistas en el sector además de que la ciudad pueda disfrutar del puerto.

En siguiente instancia es la de desarrollar el recorrido verde, a través de los espacios verdes creados en el proyecto joven BA, se busca unir con los espacios verdes propuestos en nuestra intervención para generar una continuidad del mismo. Luego se trata establecer diferentes instancias en el recorrido cultura, comenzando a través de una reforma del polo cultura Saldias, en terreno vacíos urbanos a su alrededor de aplicación al diseño de un barrio nuevo Saldias, destinado a las familias del Barrio Música, con espacios comerciales en planta baja, replicando el zócalo comercial característico del barrio, de generar una continuidad con la instalación de diferentes equipamientos y mobiliario urbano hasta llegar al punto central que es el Colegio Técnico Barrio Música, donde esta diseña un edificio de carácter educativo con instalaciones que pueden ser usados por todos los habitantes del barrio garantizo su utilización a todas horas del día, luego el recorrido culmina en el puerto en el Puerto de Buenos Aires en la dársena A con la implementación de mueble de recorrido.

La creación de nuevos accesos al barrio principalmente peatonales, no solo mejorar la accesibilidad para que su entorno pueda adentrarse en él y conocer la cultura del barrio, y no también para los habitantes del barrio, acorta los tiempos de desplazamiento peatonal sin la existencia de una barrera tan marcada como son las vías del tren del ferrocarril San Martin hacia la ciudad formal.

La continuidad de la calle Montevideo el cual se encuentra dentro de la ciudad formal hasta su conexión con la calle Islas Galápagos y su culminación en el puerto de Buenos Aires trata de que una de las calles más comerciales del barrio pueda continuar aun saliendo del barrio para

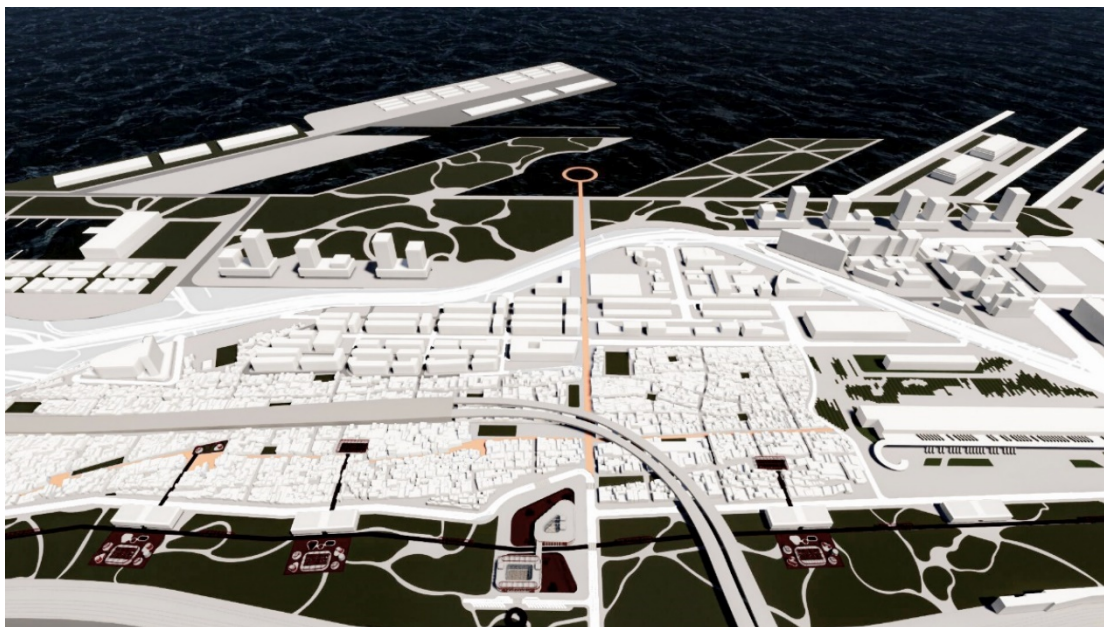
generar un eje comercial consolidado y que todos los vecinos comerciantes puedan favorecerse del mismo. A continuación, se puede apreciar estas decisiones en el siguiente mapa donde se puede leer la propuesta programática:



Esquema con Propuesta de intervención completo, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.



Render panorámico de la propuesta de intervención, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

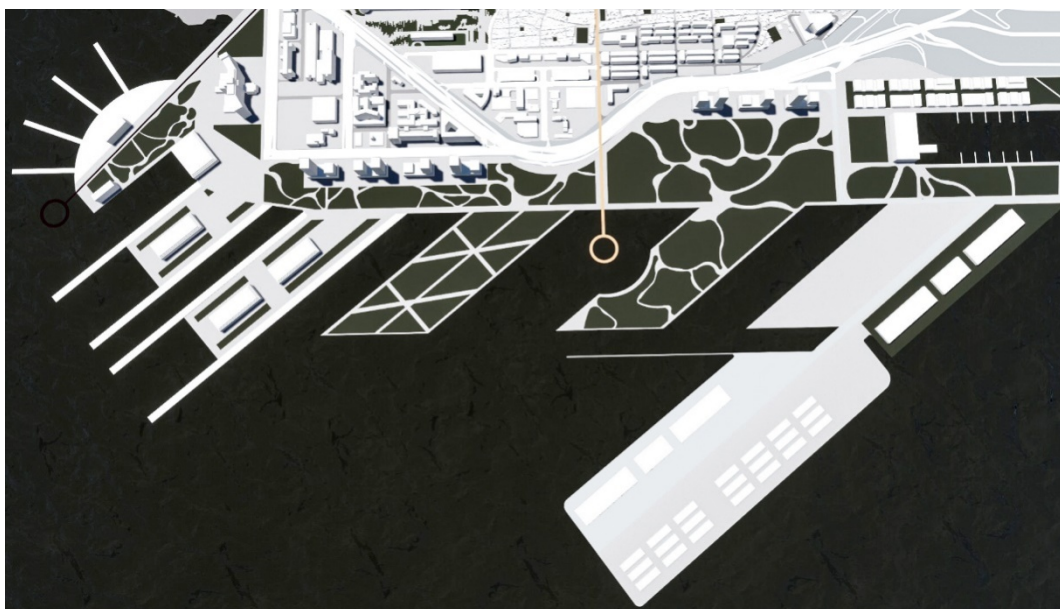


Render panorámico de la propuesta de intervención, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

IV.D.2 Mediana escala.

IV.D.2.1 Propuesta de programa en el puerto.

Bajo el criterio de integración como cualidad de un espacio público de éxito, se busca convertir al Puerto de Buenos Aires, en un espacio urbano articulador entre los proyectos parque Costanera Norte y parque Costa Salguero - Punta Carrasco, como parte del plan de revitalización Buenos Aires y el Río anteriormente estudios, hasta su conexión con la Reserva Ecológica Costanera Sur aportando extensas áreas verdes y recorridos peatonales, para garantizar el lineamiento de espacio multifuncional, se ofrecen un variado programa de ocio y actividades que funcionan como atractores de usuarios para generar la utilización dinámica de este sector.



Propuesta de actividades en el Nuevo Puerto de Buenos Aires, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

Para lograr estos objetivos, en primera instancia, se propone la continuación del proyecto de renovación del puerto que propone la ampliación de dársena norte y posteriormente trasladar las actividades portuarias hacia todo este sector, para ganar espacio en las dársenas A, B, C, D, E. Luego continuamos con la definición de programas, en las dársenas liberadas D y E, se ubicaría los parques de recorrido verdes que continúan con la articulación del nuevo frente

costero verde como hemos mencionado, en la dársena B y C se ocuparía con un puerto turístico para atender a las llegadas de turistas en grandes cruceros, con propuesta de áreas comerciales y gastronómicas, al llegar a la dársena A, se ubicara la nueva terminal Ferribús, con la intención de seguir fomentando la accesibilidad a la ciudad, esta terminal de transporte seria de uso regional para generar conectar las localidades costeras del Rio de la Plata.



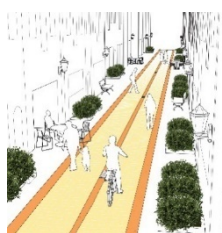
Propuesta de actividades en el Nuevo Puerto de Buenos Aires, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

IV.D.2.2 Propuesta de frente articulador.

Se propone un nuevo frente de situación "bienvenida" entre la ciudad consolidada y el Barrio Múgica, se propone el soterramiento de la línea de ferrocarril San Martín, esto permitiría poder recuperar la calle Múgica, que como se ha mencionado en el apartado IV.A.3.4 diagnóstico del sitio a intervenir, se encuentra confinada entre las vías del ferrocarril Belgrano Norte y San Martín, además permitiría la recuperación de espacios verdes que cumplirían la función de aportar oxigenación a los vecinos del barrio. La calle Montevideo que termina al colisionar con la Av. Libertador, se propone su continuidad para unirse con la calle Islas Galápagos garantiza una transversalidad en el barrio y conectar la ciudad formal con el río.



PROPUESTA DE RECORRIDO
EN LA CALLE GALÁPAGOS.



PROPUESTA DE CARRILES
DENTRO DE LA CALLE.



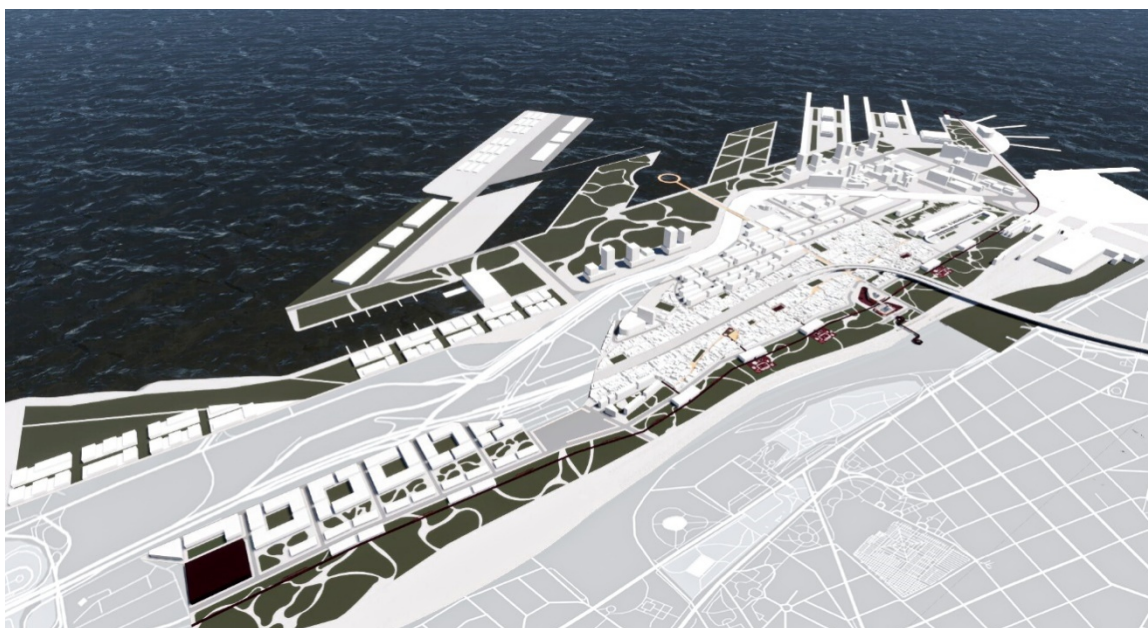
PROPUESTA DE CARRILES
EN CALLE VEHICULAR.

Render con propuesta de intervención frente articulador, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

IV.D.2.3 Propuesta recorrido cultural.

Como hemos analizado bajo los escritos de los teóricos, la cantidad de intercambio social determina la calidad de un espacio público, para fomentar estas situaciones es necesario crear espacios de contacto, bajo este lineamiento se busca incorporar al frente articulador del Barrio Música un recorrido cultural entre las áreas verdes recuperadas para asegurar que el sector sea un espacio público animado y de fuerte fluidez de circulación peatonal que revitalice el sector.

Se incorporan diferentes atractores que se unen a través de este recorrido cultural apoyándose mutuamente para asegurar el uso y la circulación de peatones.



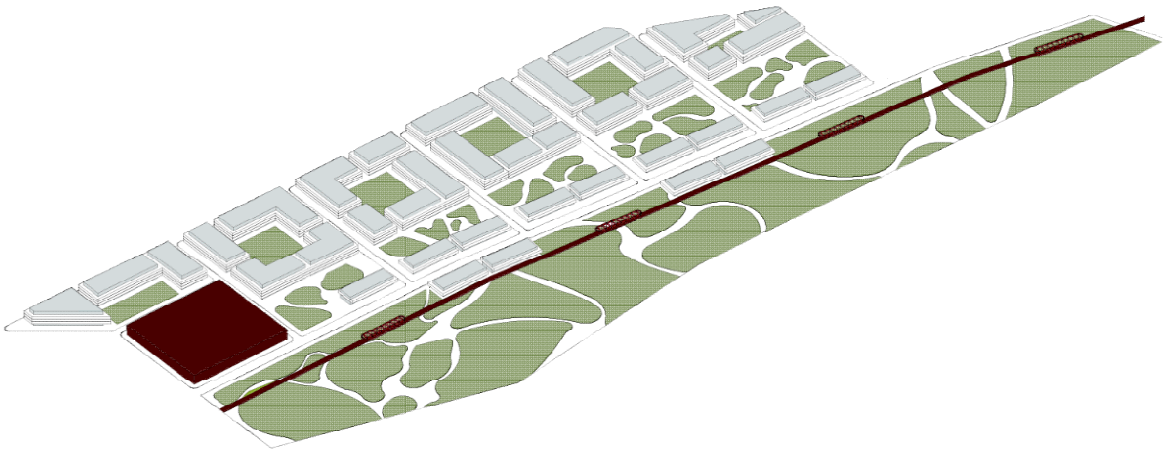
Recorrido cultural, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

El recorrido comienza desde el Polo Cultural Saldias, que en sus inmediaciones se incorpora el Nuevo Barrio Saldias, luego continua hasta llegar al Colegio Barrio Música ubicado en la explanada de la calle Islas Galápagos, para culminar en la dársena del Puerto de Buenos Aires donde se emplaza un mirador de paseo y contemplación, este recorrido también ofrece diferentes equipamientos denominados "núcleos de actividades" el cual desarrollare mas adelante.

IV.D.3 Micro escala.

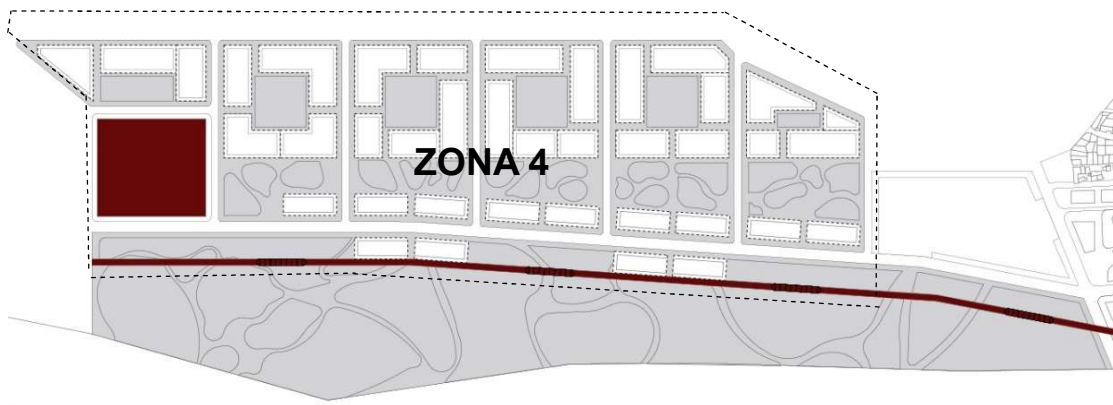
IV.D.3.1 Propuesta Nuevo Barrio Saldías:

La propuesta del Nuevo Barrio Saldías, sería de apoyo para el programa de reasentamiento del Plan de Integración del Barrio Múgica, un nuevo barrio para reubicar a las familias con las viviendas que fueron afectadas o desplazadas a consecuencia de la presente intervención.



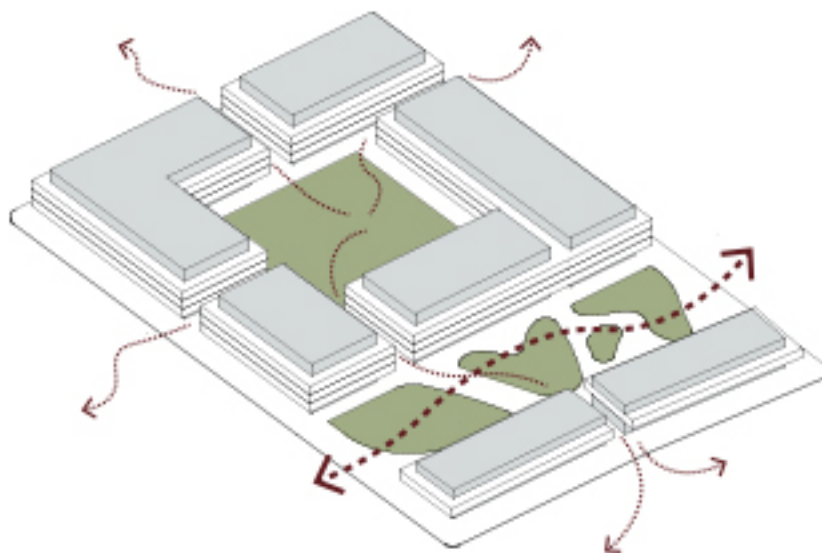
Propuesta del Nuevo Barrio Saldías, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

En cuanto a su ordenación, se aplica la ya existente interpuesto por el Código Urbanístico de la Ciudad de Buenos en el apartado áreas especiales individualizadas, aplicando una nueva zonificación para la identificación del barrio de ZONA 4.



Zonificación del Nuevo Barrio Saldías, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

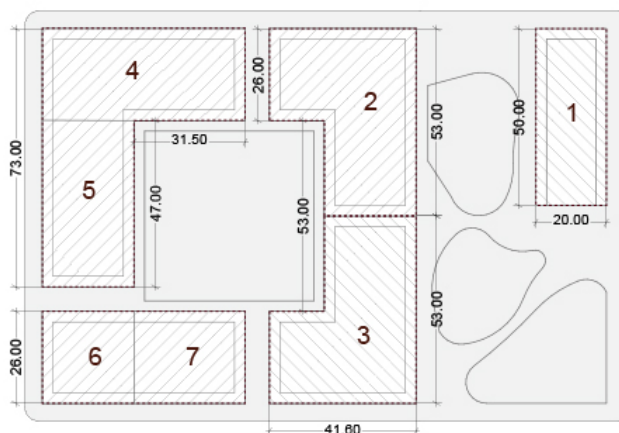
En cuanto a la morfología de la manzana se aplica un diseño de manzana abierta, con la intención de un espacio urbano público en el centro con pasajes y salidas que conectan a su vez con espacios verdes, en planta baja se establece retiros de 3 metros perimetrales con uso exclusivo de locales comerciales respetando la morfología urbana característica del Barrio Múgica.



Propuesta de tipo de manzana, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

Sobre la altura máxima edificable se respeta lo ya establecido por el Código Urbanístico hasta un límite de 15,00 metros y un retiro de 2,00 metros en el último piso, llegando a un número de planta baja comercial y 4 pisos superiores.

A



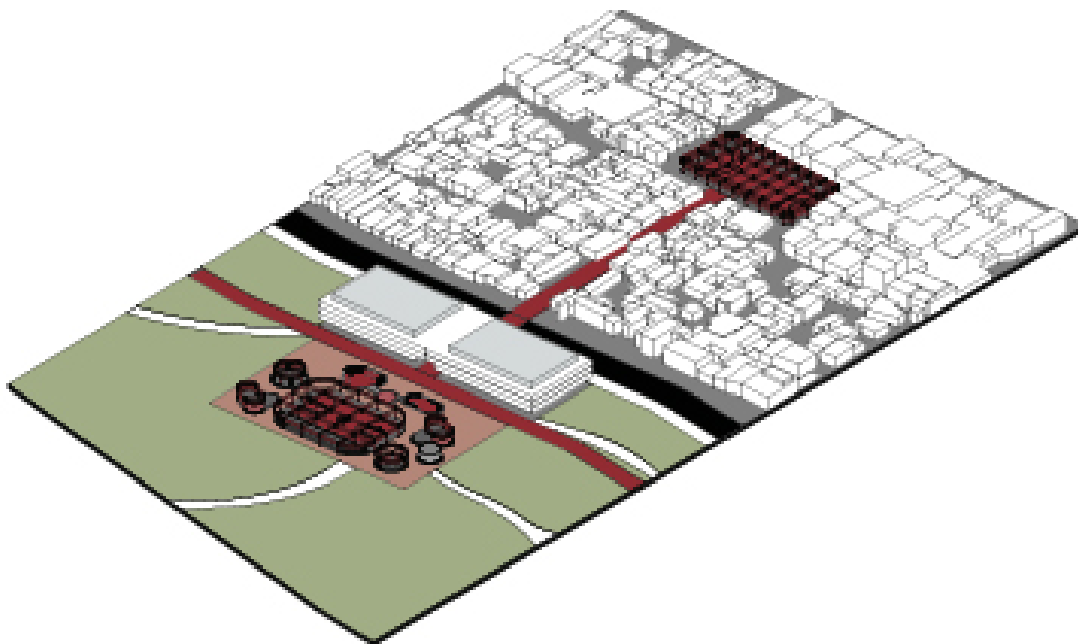
Propuesta de parcelamiento de manzana y medidas, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

IV.D.3.2 Propuesta núcleos de actividades:

Esta propuesta se trata sobre el diseño de equipamiento como apoyo del recorrido peatonal cultural para la concentración de actividades en un solo punto, esto favorece las situaciones de contacto entre los usuarios del mismo espacio, ocasionando una red de confianza entre ellos y así garantizan la seguridad en el espacio público.

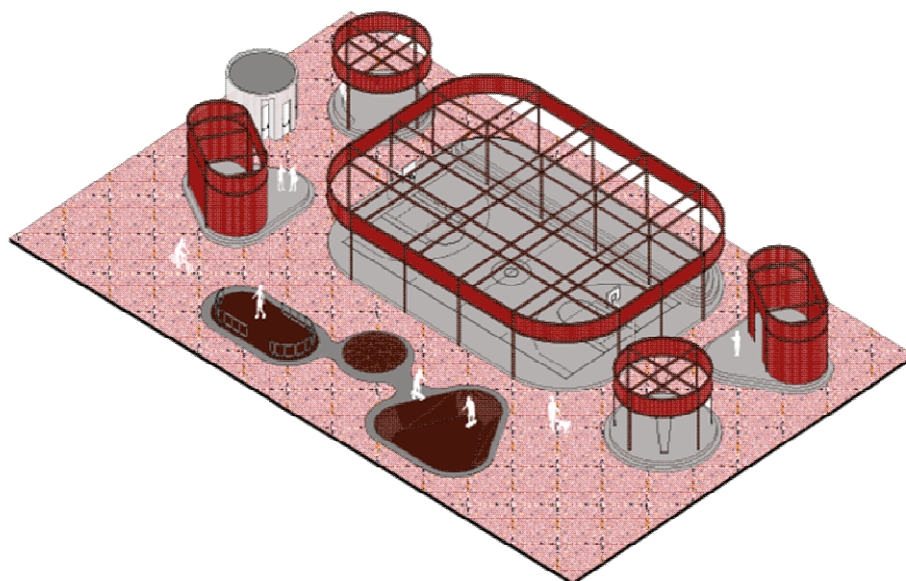
Como hemos indicado anteriormente sobre la elaboración del concepto "ojos en la calle" de la urbanista Jane Jacobs, se busca aplicar este criterio para generar un espacio publico mas seguro, es por este motivo que se toma la decisión de ubicar cada uno de todos núcleos adosados a un edificio nuevo de viviendas, ya que como expresa la autora, una calle que sea vigilada por los vecinos es una calle más segura si depender exclusivamente de las fuerzas de seguridad.

Además, se realiza la apertura de la trama urbana del barrio para generar una directa relación del módulo núcleo de actividades propuesto con las áreas de mayor concentración de actividad social del barrio que son las canchas de futbol, para generar una circulación fluida de los vecinos hacia este espacio y evitar que sean zonas aisladas.



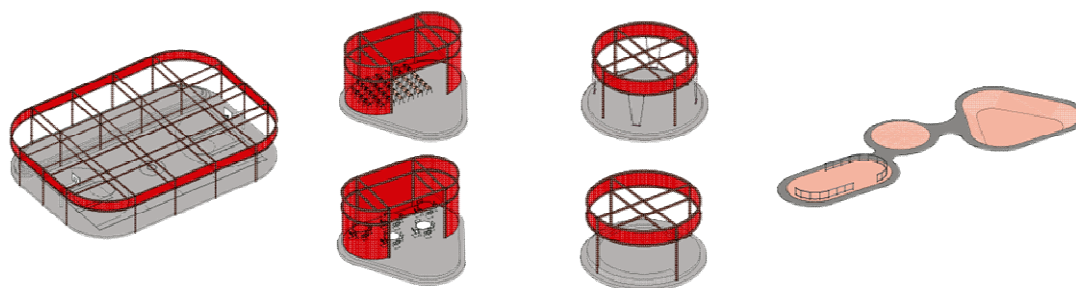
Intervención de la trama a través de los núcleos de actividades, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

Las actividades que se proponen dentro de estos son variadas, para generar espacios públicos multifuncionales, ya que esto aporta una mayor diversidad de personas en diferentes etapas de la vida, y como se ha indicado, un espacio público que genere diversidad y accesibilidad es un espacio público democrático.



Propuesta de núcleo de actividades, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

Se incorporan nuevas canchas multifuncionales que pueden ser usados no solamente para fútbol, sino para otros deportes como basquetbol o handball, se aplican también espacios de skate, módulos con juegos infantiles, otros con equipamiento solo para sentarse y contemplar, y otro son espacios cerrados semicubiertos con la idea de que sean usados para reuniones comunitarias, cumpleaños, asambleas, etc.



Esquemas de los diferentes usos en los núcleos de actividades, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

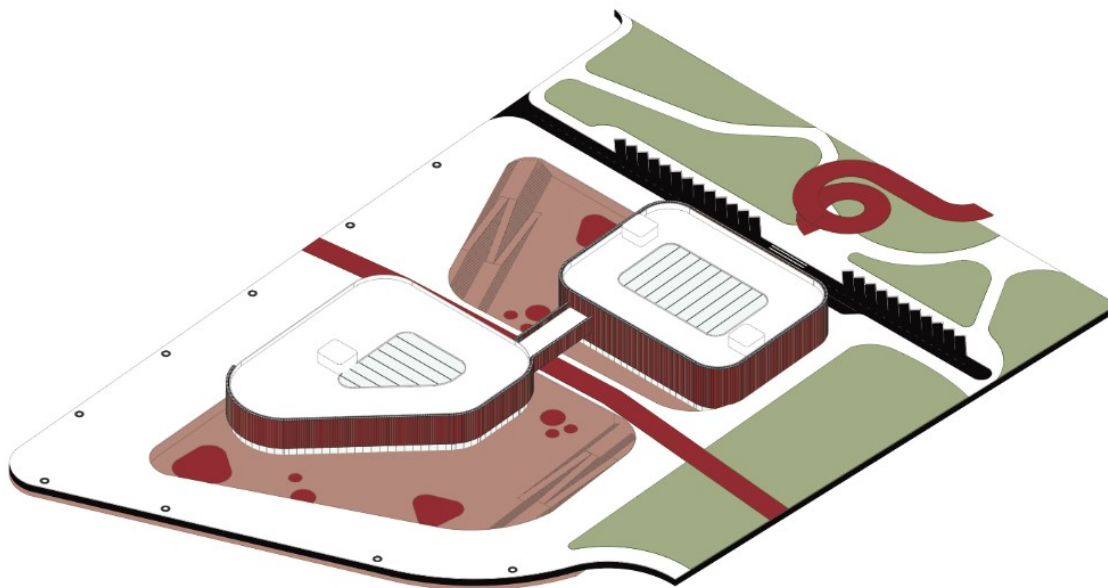
IV.D.3.3 Propuesta Polo Educativo Barrio Música:

" el contacto próximo con la ciudad crea innumerables posibilidades de usarla y participar en su vida. Y para la ciudad la situación de la universidad significa una valiosa aportación de energía, vida, y actividades." (Jan Gehl, la humanización del espacio urbano, 1971).

Como parte del corazón de recorrido cultural se incorpora un edificio educativo con elemento de atracción para la ciudad formal y el barrio, El Polo Educativo Barrio Música propone un programa educativo tanto técnico como cultural, destinado a la educación de nivel secundario y centro de aprendizaje de oficios y talleres.

El recorrido cultural fragmenta al edificio abriéndose camino por el medio de los cuerpos norte y sur que a su vez se comunican por un puente que se eleva sobre el mismo, rodeado de espacios exteriores a modo de salas de exposiciones abiertas para que los trabajos desarrollados por los alumnos sean compartidos con toda la comunidad.

Los edificios proponen y se componen por usos distintos, como es el cuerpo sur, que contiene unidades funcionales para los estudiantes, cocina comunitaria, biblioteca, espacios de esparcimiento y talleres informáticos.



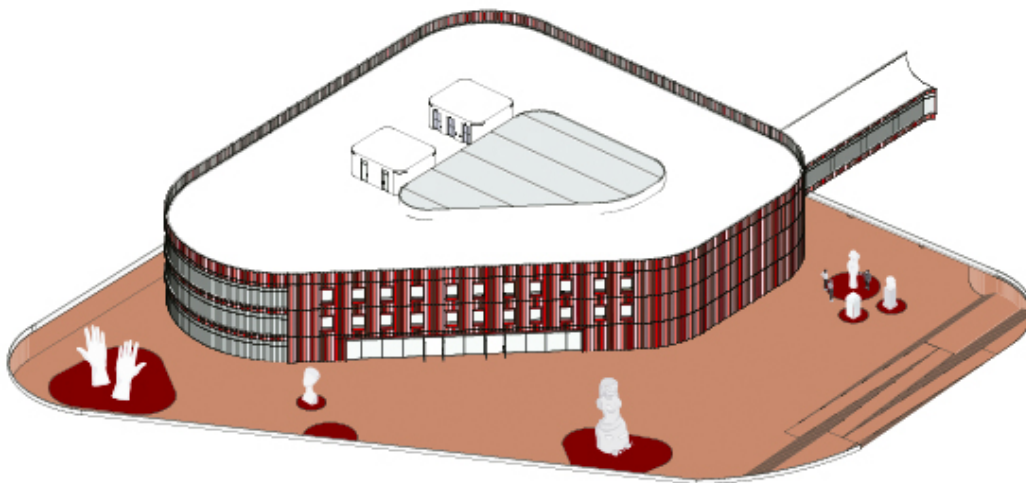
Propuesta Polo Educativo Barrio Música, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

En cuanto al edificio norte, se apoya el programa alrededor de un gran patio central destinado a la educación secundaria, con comedor comunitario y áreas administrativas para gestión educativa.



Propuesta Polo Educativo Barrio Música, fuente: ELABORACIÓN PROPIA

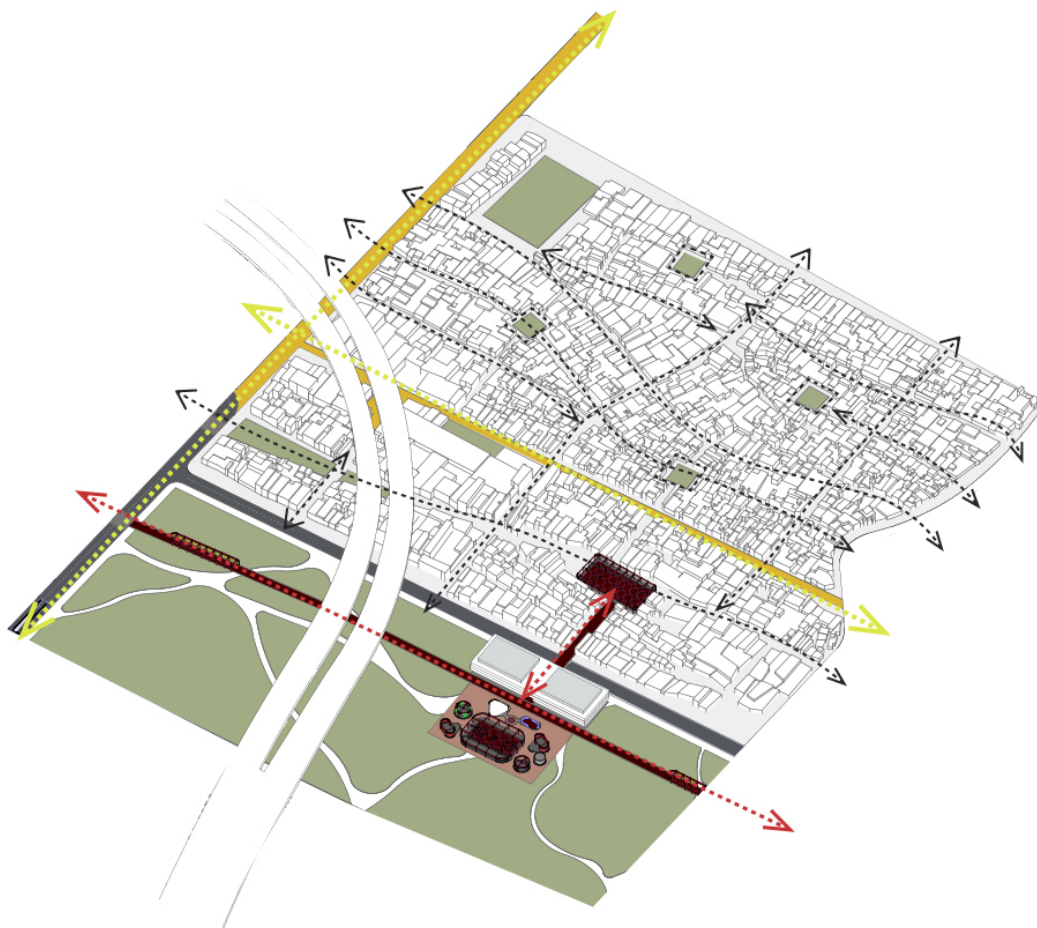
Las plantas bajas de ambos bloques además de ser los accesos a las aulas, se busca implementar un programa que sea de utilidad no solo para los alumnos, si no también para comunidad, como es la incorporación de un auditorio, un espacio central con fines deportivos y un comedor comunitario.



Propuesta del Polo Educativo Barrio Música, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

IV.D.3.4 Apertura de trama:

Como respuesta al grado de hacinamiento insalubre que presenta el Barrio Música, se idea la intervención de la trama del barrio generando despejar de construcciones espacios de 15 por 15 metros que den la oxigenación que tanto escasea, como especies de patios de aire y luz urbanos que solventes estas necesidades a las viviendas.

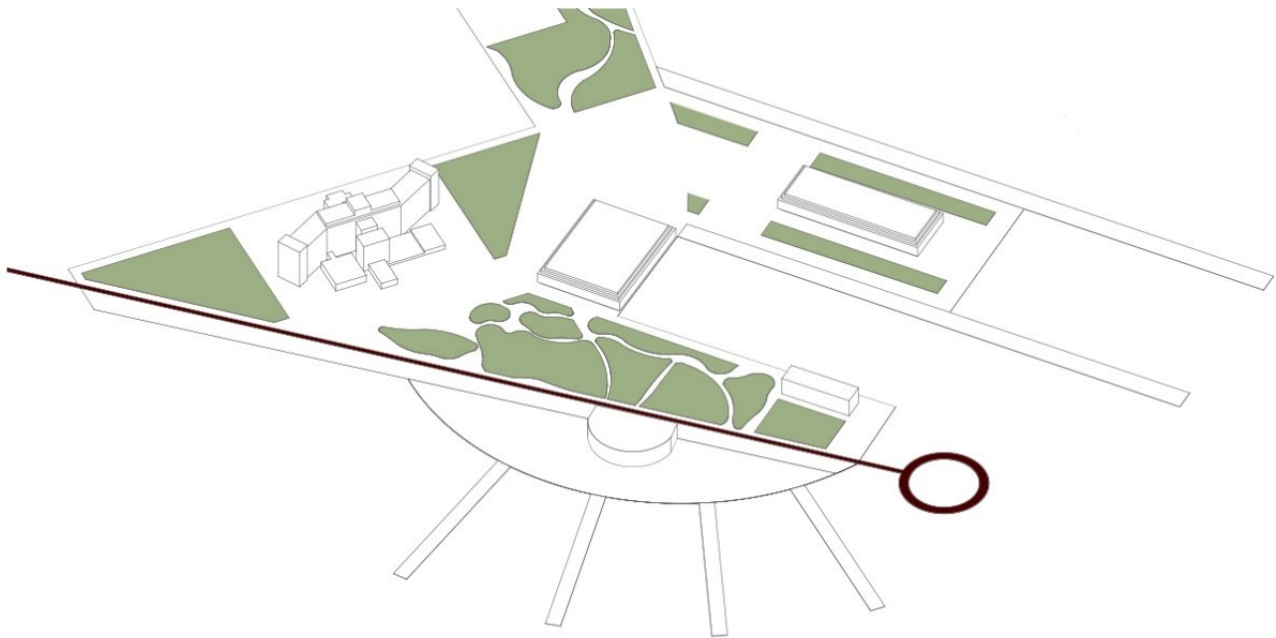


Esquema de apertura de la trama en barrio Güemes, fuente: ELABORACIÓN PROPIA

En el esquema ponemos en ejemplo una parte del barrio Güemes, los espacios cuadrados de aires y luz se conectan con los pasajes aperturados propuestos en Código Urbanístico, a su vez estos pasajes se entrelazan con el recorrido socio económico y recorrido cultural propuesto en las bases de la propuesta de intervención en Barrio Música.

IV.D.3.5 Propuesta muelle mirador:

Para culminar con el recorrido cultural, se propone la conexión del recorrido con las actividades propuestas en el Nuevo Puerto de Buenos Aires, como la terminal de Ferribús, el Club Náutico, y las Dársenas B, y C que proponen las terminales de cruceros turísticos, incorporando el extraño un muelle que sobresale por la Dársena A, para aportar un lugar de calma y contemplación hacia el Río de la Plata.



Culminación de recorrido cultural, muelle mirador, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

I. CONCLUSIÓN.

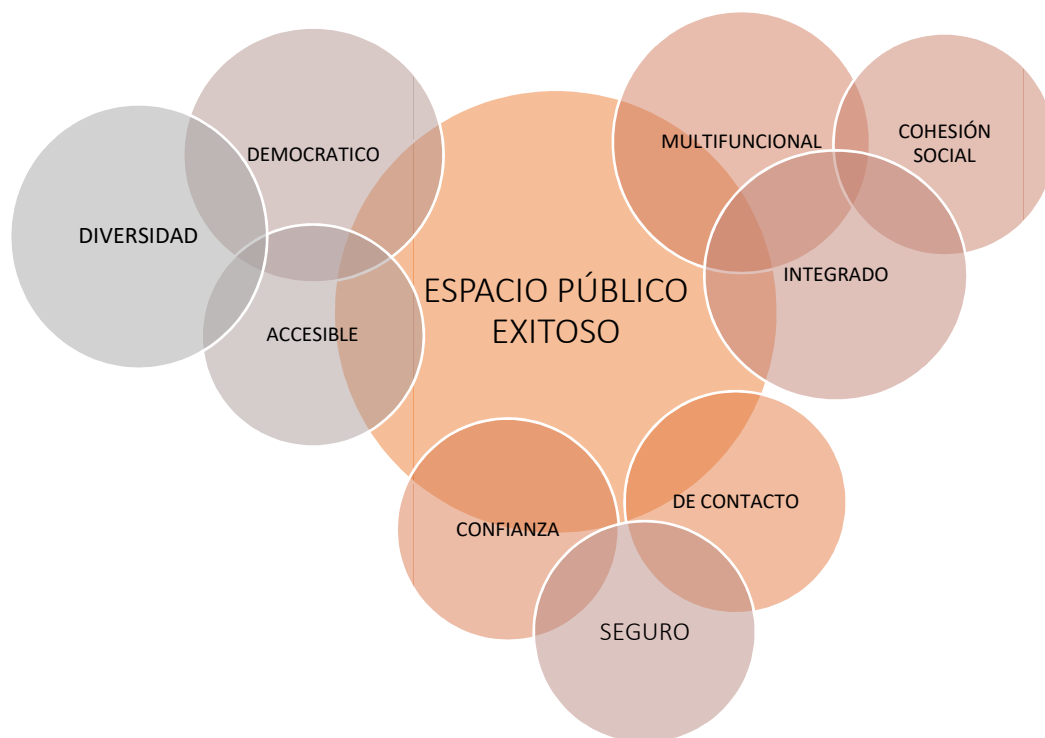
El espacio público tiene un gran efecto en el confort social y el desarrollo de las comunidades ya que es donde se establecen experiencias sociales que favorece la cohesión colectiva elevando nuestra calidad de vida y promoviendo el arraigo de sentido de pertenencia a través de los lazos que generamos, el espacio público bien diseñado es el que incita a la concentración convirtiéndose en espacio de encuentro, si bien desde el análisis territorial y urbano de la ciudad podemos establecer las herramientas físicas que se deben aplicar para el mejoramiento de un territorio, es importante destacar que para crear espacios públicos exitosos se debe generar un ambiente de calidad que sea perceptible en la sociedad ya que son las personas las que determinan que un espacio público fracase o funcione, por ese motivo, es que se decide indagar sobre los criterios necesarios que se deben combinar para que este ambiente de confort sea manifiesto y aplicarlos a través de un conjunto de propuestas a diferentes escalas de revitalización urbana para aumentar la calidad de vida de los vecinos que habitan en el Barrio Múgica.

¿qué es un espacio exitoso? ¿qué es lo que hace que un espacio sea exitoso? ¿Hay determinadas características o lineamientos que se podría seguir para lograr esto? Fueron algunos cuestionamientos que tuve al momento de abordar las intervenciones propuestas.

Al indagar entre los escritos de reconocidos urbanistas como son Jane Jacobd, Jan Gehl, Jordi Borja y Zaida Muxí, se recopila una serie de atributos que se deben cumplir para tal hecho, en cuales he destacado los que considero son más significativos, tiene que ser multifuncional e integrado, accesible, de contacto y por, sobre todo, seguro.

Los referentes estudiados creo que son ejemplos de aplicación de estos atributos al espacio público para garantizar la integración territorial y por consiguiente la integración social, como es el proyecto de Eco Boulevard, fomenta la concentración de personas en un espacio de encuentro, genera multifuncionalidad ya que hay diversidad de actividades, gestando el contacto y por consiguiente la seguridad.

Cabe señalar que entre los criterios estudiados presentan una conexión de gran impacto entre ellas, estableciéndose una red que se engloban unas con otras produciéndose simultáneamente de faltar unas de ellas las demás no podrían existir estableciéndose un ciclo de cualidades.



Esquema de ciclos de criterios, fuente: ELABORACIÓN PROPIA.

Estableciendo este ciclo de criterios y el reconociendo territorial realizado se establecen una serie de propuestas para erradicar la segregación territorial que presenta el Barrio Música, a través de la aplicación de estrategias de recorridos para generar su vinculación con el entorno inmediato,

Uno de los recorridos que se ha destacado es el cultural ya que se apoya sobre la intervención de frente articular a modo espacio de transición entre la ciudad formal y el barrio, aplicando una serie de elementos a lo largo del recorrido que funcionan como piezas de un todo, El polo cultural Saldias, el nuevo barrio residencial Saldias, los núcleos de concentración de actividades, El polo educativo Barrio Música, y la culminación del mismo en el muelle mirador.

Esta intervención busca además de mejorar la calidad de vida de las personas, también generar la integración del barrio con sus inmediaciones ya que un espacio público democrático es un espacio publico de calidad.

II. BIBLIOGRAFÍA.

- Borja, Jordi y Muxi Zaida. (2003) El espacio público: ciudad y ciudadanía.
- Borja, Jordi (2006) Revolución urbana y derechos ciudadanos.
- Jan Gehl; (2006) La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios
- Jacobs, Jane; (2011) Muerte y vida de las grandes ciudades.
- CódigoUrbanístico de la Ciudad de Buenos Aires (2019) Subsecretaria de Planeamiento.
- Anexo III: áreas individualizadas (2019)Subsecretaria de Planeamiento.
- Anexo III atlas: áreas individualizadas (2019)Subsecretaria de Planeamiento.
- Ley 6.129 (2018) secretaria de integración social y urbana.
- Fernández Castro, J. (2010). Barrio 31. Carlos Múgica. Posibilidades y límites del proyectourbano en contextos de pobreza. Buenos Aires: Instituto de la Espacialidad Humana.
- Xosé Manuel Tato Camino (2021) Ciudades que caminan.
- Kevin Lynch (2008) La imagen de la ciudad.

III. NOTAS

- <https://maismodelo.pontevedra.gal/>
- <https://www.archdaily.cl/>
- <https://www.madrid.es/>
- <https://mathiasklotz.com/>
- <https://buenosaires.gob.ar/>