

Consejo del Plan Urbano Ambiental

Peatonalidad y Accesibilidad en el Espacio Público

Transporte No Motorizado (etapa 2)

INFORME DE AVANCE

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Este Informe de Avance tiene como objeto enunciar las tareas que se están desarrollando y las emergentes en cuanto a la articulación con otras áreas de gobierno y entidades de la comunidad. Así como, la segunda puesta en funcionamiento de la Comisión ad hoc, oportunamente promovida por el CoPUA.

1.2. Cabe consignar que los objetivos y el fin último de la propuesta se integran a los estudios sobre Transporte No Motorizado (etapa 1) Red de Carriles y Equipamiento para Bicicletas realizado entre el 2003-2004. Ese primer documento se compone de:

Introducción

1. Propuesta
2. La Historia de la Bicicleta
3. Antecedentes en Buenos Aires
4. Incorporación del Uso de la Bicicleta al Transporte Motorizado
5. Antecedentes Internacionales
6. Sostenibilidad e Institucionalidad
7. Pacto de Buenos Aires por una Movilidad Sostenible

Anexos

- a. Uso potencial de la bicicleta
- b. Metodología Utilizada para Definir la Red de Carriles para Bicicletas
- c. Normativa específica
- d. La Declaración de Amsterdam: El derecho de usar la bicicleta

Glosario y Siglas

Bibliografía

2. OBJETIVOS Y METAS

2.1. General

- Coadyuvar al desarrollo de una ciudad más vivible, que proporcione movilidad a las personas y sea accesible a todos, teniendo en cuenta las necesidades de cada uno y ofreciendo soluciones sostenibles.
- Llevar a cabo iniciativas para mejorar el conocimiento sobre la accesibilidad y la movilidad.
- Promover el conocimiento para superar las barreras en el transporte público, con especial atención de las personas discapacitadas y otras personas con movilidad reducida, como personas mayores, padres con niños, embarazadas, personas con equipajes pesados, etc.
- Incrementar significativamente la seguridad para el uso de los modos de transporte sostenibles, especialmente en los no motorizados. Si los usuarios no se sienten seguros usando un modo de transporte, no lo usan. Esto se evidencia especialmente en el caso mujeres, niños, ancianos y discapacitados, lo cual limita sus oportunidades para vivenciar la ciudad.

- Atender las necesidades de transporte de todos los ciudadanos y ayudar a evitar el aislamiento de determinados grupos de la sociedad con movilidad reducida, involucrando a los modos de transporte y confeccionando servicios para los diferentes grupos objetivo, contribuirá a crear una sociedad más integradora y coherente.

2.2. Institucional

- Implementar el mandato Constitucional de la Ciudad, las Convenciones Internacionales vinculadas y la Ley 71° de Creación del Consejo del Plan Urbano Ambiental.
- Regular las condiciones básicas que garanticen la igualdad de todos los habitantes de la ciudad en el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de los deberes constitucionales y los tratados internacionales vigentes, en razón de las necesidades, peculiaridades y exigencias que concurren para materializar las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los medios de transporte por todas las personas

2.3. Metas

- Estudiar la **accesibilidad a los diferentes medios de transporte**, en lo que se considere más relevante desde el punto de vista de la no discriminación y de la accesibilidad universal.
- Elaborar un Plan Peatonal que **equipe las oportunidades de transitar** en la Ciudad de Buenos Aires a todas las personas que la habitan.
- Desarrollar un conjunto de **propuestas operativas**, como efecto de demostración, en áreas críticas y sectores barriales.
- Proponer **condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos y construcciones**, con un cronograma racional de implementación.

3. BENEFICIOS DE LA PEATONALIDAD

De acuerdo con los antecedentes internacionales incentivar la peatonalidad en áreas urbanas brinda beneficios tales como:

Mayor uso del transporte público

Estudios realizados por la Oficina Nacional de Estadísticas de Gran Bretaña sobre Transporte Público y Seguridad muestran que el 8 % de las personas manifiestan que utilizarían más el autobús como medio de transporte si se implementaran medidas para aumentar la seguridad del peatón. Esto significa que introduciendo mejoras en los trayectos de acceso al transporte público sería posible promover su uso y brindar una alternativa a la utilización del automóvil particular. En general solo se lo estudia y valora el caminar como un modo de transporte cuando todo el viaje se realiza a pie y no se incluyen en este análisis los traslados hasta las paradas o estaciones de transporte colectivo aunque en algunos casos es posible que un viaje en transporte público pueda desestimarse debido a que requiere caminar en condiciones desagradables, peligrosas o poco atractivas

Mejores condiciones ambientales

De entre todos los modos de transporte, caminar es el de menor impacto sobre el medio ambiente. Además los viajes de distancias cortas, muchos de los cuales podrían realizarse a pie, contribuyen de manera desproporcional a la contaminación del aire, si se

tiene en cuenta que los catalizadores de vehículos motorizados no funcionan adecuadamente hasta haber elevado su temperatura y esto se produce luego de haber recorrido aproximadamente tres o cuatro kilómetros. En áreas urbanas densas y de usos mixtos, la configuración de entornos que promuevan el caminar en condiciones agradables disminuyen la necesidad de utilizar el automóvil, ya que muchos trayectos pueden realizarse cómodamente a pie. Para viajes de mayor distancia, el caminar puede ser un elemento de dicho viaje, que se combina con el uso modos de transporte público mas sustentables que el vehículo particular.

Inclusión social

Trasladarse a pie es un modo único de promover la igualdad y reducir la exclusión social. Caminando es posible acceder de manera gratuita a todas partes y el status financiero no segrega ni limita esta oportunidad. Facilitar ambientes caminables promueve la integración de grupos, particularmente de los sectores más pobres y de aquellos imposibilitados de manejar por distintas causas. El peatón comparte tiempo y espacio con otros vecinos, comerciantes y demás actores barriales. Esto incrementa la confianza y promueve la conformación de distinto tipo de vínculos. También se revitalizan los centros de los barrios, ya que más cantidad de personas pueden acercarse caminando, sin complicaciones, hacia las atracciones que este les brinda.

Estilo de vida más saludable

La mayoría de la población urbana no realiza ejercicio físico. Caminar es una actividad sencilla de incorporar a la vida cotidiana con beneficios significativos para la salud a cualquier edad. En términos generales, andar a paso normal durante 20 minutos consume la misma energía que nadar por 10 minutos o jugar al fútbol 12 minutos, pero con menores riesgos cardiovasculares. En el caso de niños y jóvenes, el ir a pie a la escuela u otras actividades recreativas tiene el beneficio de reducir la obesidad infantil y sus riesgos asociados, favorece la sociabilización, la independencia y la autoestima estableciéndose un hábito que resultara positivo para toda sus vidas. También es importante considerar que promocionar la realización de actividad física entre la población requiere mucho menores inversiones económicas que la inversión en salud que demandan las patologías derivadas de una vida sedentaria.

Desarrollo Económico

Una ciudad donde a la gente le gusta vivir y trabajar es también una ciudad en la que a la gente le gusta invertir. Calles atractivas, vitales, seguras y bien mantenidas, son un componente importante para garantizar esta elección. El desarrollo de vías comerciales esta directamente relacionado con la conformación de ambientes peatonales donde sea posible combinar la compra, con el paseo, la recreación y la gastronomía. Este aspecto es fundamental si se tiene en cuenta también al turista, peatón por excelencia, y actor cada vez más importante dentro de la economía de la ciudad.

4. DOCUMENTACIÓN EN ANÁLISIS

A continuación se enumeran los documentos, estudios y relevamientos en ejecución. Así mismo, se señalan los temas a tratar y la integración de esfuerzos interinstitucionales.

4.1. Normativa Vigente

Nacional

- **Ley N° 24.449**, Ley de Tránsito, Publicada en Boletín Oficial del 10/02/1995

- **Decreto Nro. 646/1995**, Reglamentación de la Ley 24.449, Publicado en Boletín Oficial 28.139 del 09/05/1995

Ciudad de Buenos Aires

- Constitución de la Ciudad de Buenos Aires, Publicada en BOCBA 47 el 10/10/1996
- **Ley N° 71**, Publicada en BOCBA 564 el 04/11/1998

Accesibilidad

- **Ley N° 962** Modificación del Código de la Edificación de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires Accesibilidad Física para Todos, Publicada en BOCBA 1195 el 18/5/2001
- **Ordenanza N° 39.892**, Obligatoriedad de la construcción de vados o rampas en las aceras, para facilitar la transitabilidad de personas con distinto grado de discapacidad en todo el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires, Publicada en AD 440.7, B.M. N° 17.348 el 20/08/1984.
- **Ordenanza N° 40.155**, Adopción del Símbolo Internacional del Acceso y modificaciones complementarias para Informar en edificios y ámbitos públicos, que el acceso de personas con movilidad restringida por discapacidad no presenta impedimentos, Publicada en AD 440.9, B.M. N° 17.434 el 19/12/1984

Organización y Uso de la Vía Pública

- **Código de Edificación**, Sección 11 AD 700.54, Capítulo 11 Permisos en la vía pública
- **Ordenanza N° 22/06/887**, Organización de la numeración de aceras en la ciudad de Buenos Aires, Publicada en CD 433, 1887.
- **Ordenanza N° 32.940**, Obligatoriedad de numerar todos los accesos a vía pública de la ciudad de Buenos Aires, Publicada en B.M. 15.303 el 08/07/1976.
- **Ordenanza N° 33.188**, Condiciones para la ocupación de la vía pública con artefactos o quioscos destinados a la exhibición y venta de diarios, revistas y afines, Publicada en AD 831.5, B.M.15.399 el 23/11/1976.

Calles Peatonales

- **Ordenanza N° 25.764**, Regulación del tránsito, publicidad y actividades de la calle Florida, Publicada en B.M. 14.086 el 12/07/1971
- **Ley N° 774**, Circulación de vehículos en la calle Perú entre Av. Presidente Julio A. Roca y Av. de Mayo, Publicada en BOCBA 1467 el 21/06/2002.
- **Decreto N° 4.023/972**, Permisos para la venta de flores en la calle Florida, Publicada en B.M. 14.334 el 13/07/1972
- **Ordenanza N° 36.673** Paradas autorizadas en las calles Florida y Perú, modelo de quiosco de diarios, revistas y afines, Publicada en B.M. 16.540 el 05/06/1961.
- **Ordenanza N° 36.958** Características constructivas de los quioscos aprobados por ordenanza N° 36.673, Publicada en B.M. 16.601 el 02/09/1981.
- **Ordenanza N° 33.312** Prohibición de la circulación de vehículos en la calle Lavalle, entre las calles San Martín y Carlos Pellegrini, Publicada en B.M. 15.439 el 20/01/1977

- **Ordenanza N° 34.474** Instalación de quioscos para la venta de diarios, revistas y afines en la calle Lavalle, Publicada en B.M. 15.868 el 29/09/1978.
- **Ordenanza N° 36.591** Autorización para colocar repisas en los quioscos para la venta de diarios, revistas y afines autorizados en la calle Lavalle, Publicada en B.M. 16.506 el 14/04/1981.
- **Ordenanza N° 40.349** Prohibición de la circulación de vehículos en la calle París entre Viena y Alvarez Jonte, Publicada en B.M. 17.466 el 05/02/1985.
- **Resolución SOySP N° 34/001** Derogación de la Resolución N° 375/SOySP/2000. Prohibición de la circulación de vehículos en tramos la calle Defensa, Humberto 1° en horarios de fin de semana y feriados. Permisos para estacionamiento, Publicada en BOCBA el 26/02/2001.
- **Ordenanza N° 44.549** Prohibición de la circulación de vehículos en la cortada San Lorenzo, entre las calles Defensa y Balcarce, Publicada en B.M. 18.996 el 20/03/1991.
- **Ley N° 1.157** Prohibición de la circulación general de vehículos en el pasaje Enrique Santos Discépolo entre Avda. Callao -intersección Lavalle- y Avda. Corrientes - intersección Riobamba, Publicada en BOCBA 1822 el 20/11/2003

Parques y Paseos

- **Ordenanza N° 23.617** Actividades prohibidas en paseos, parques y jardines municipales de la Ciudad de Buenos Aires, Publicada en B.M. 13.308 el 13/05/1968.
- **Ordenanza N° 46.229 AD 540.9** Prohibición de cambio de destino de todo espacio verde de uso público, parqueado o no, perteneciente al dominio publico municipal, Publicada en BM 19504 el 31/03/1993.
- **Ordenanza N° 46.638** Prohibición de instalación de quioscos, postes portadores de video-cables, carteles de publicidad y cualquier otro elemento extraño a las instalaciones municipales, en las plazoletas y canteros centrales de algunas avenidas, Publicada en B.M. 19.578 el 20/07/1993.
- **Ley N° 302** Sistema de inspección periódica de los juegos infantiles instalados en los espacios verdes de la Ciudad, Publicada en BOCBA 858 el 13/01/2000.
- **Decreto N° 3.468/990** Prohibición de instalar construcciones, estructuras de cualquier índole, carpas, quioscos y cualquier otra edificación en la Plaza de la República, Publicada en B.M. 18.797 el 05/06/1990.
- **Ley N° 109** Prohibición de destinar las Plazas de Mayo, del Congreso, de la República y Del Libertador Gral. San Martín, para la realización de promociones turísticas de carácter privado y/o comerciales, Publicada en BOCBA 600 el 29/12/1998.

Arbolado y Especies Animales

- **Ordenanza N° 44.779**, Régimen para la preservación, conservación, recuperación, mejoramiento y todo lo atinente al arbolado público de la Ciudad de Buenos Aires, Publicada en B.M. 18.973 el 15/02/1991.
- **Ley N° 490** Cartilla informativa para informar acerca de la prohibición de la poda y tala de árboles, Publicada en BOCBA 1036 el 27/09/2000.
- **Ordenanza N° 19.880** Prohibición de caza de cualquier especie de pájaros, Publicada en B.M. 12.467 el 11/12/1964.
- **Ordenanza N° 11.577** Prohibición de exponer al tiro, pichones, palomas u otro animal, Publicada en B.M. 5.942/43 el 01/09/1940

Reserva Ecológica y Río de la Plata

- **Ordenanza N° 41.247** Declaración de Parque Natural y Zona de Reserva Ecológica a los terrenos ganados al Río de la Plata frente a la Costanera Sur, Publicada en B.M. 17.843 el 11/08/1986.
- **Ordenanza N° 43.609** Creación de Distrito Area de Reserva Ecológica ARE en el área Costanera Sur, Publicada en B.M. 18.583 el 27/07/1989.

4.2. Antecedentes

Internacionales

- **Carta Europea de los Derechos del Peatón**, Parlamento Europeo, Comisión Europea, 1988.
- **Protección de los peatones: Compromiso de la industria europea del automóvil**, Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo: 2000.
- **Partnerships to Create Child-Friendly Cities: Programming for Child Rights with Local Authorities**. International Child-Friendly Cities Secretariat, UNICEF. Naciones Unidas, Children's Fund, 2001.
- **La Ciudad, los Niños y la Movilidad**, Comisión Europea, Dirección General de Medio Ambiente, 2002.
- **Dutch Pedestrian Safety Research Review**. Research, Development, and Technology, Turner-Fairbank Highway Research Center, Federal Highway Administration, US Department of Transportation, 1999
- **Pedestrian Safety in Australia. Research, Development, and Technology**, Turner-Fairbank Highway Research Center, Federal Highway Administration, US Department of Transportation, 1999
- **A Pie por Barcelona**, Ajuntamiento de Barcelona, Sector Via Publica, 2001.
- **Pacto por la Movilidad Barcelona**, Memoria de Gestion 1998-2002. Ajuntamiento de Barcelona, Sector Via Publica, 2003.
- **Perth Walking: The Metropolitan Region Pedestrian Strategy**, Ministry of Transportation Australia, 2000

Locales

- **Areas de mayor riesgo de accidentes peatonales**. Análisis del informe elaborado por la Defensoría del Pueblo del GCBA. Relevamiento realizado para el periodo 2000-2002, con la selección de las esquinas de la ciudad con más de 9 casos de accidentes.
- **Demandas Institucionalizadas**. Análisis de los reclamos presentados por vecinos a los diferentes Centros de Gestión y Participación de la Ciudad, teniendo en cuenta su relación con el control de tránsito y potencial riesgo de accidentes vehiculares. Se analizan los distintos reclamos presentados por vecinos incluyendo, únicamente, los directamente relacionados con la calidad y seguridad del espacio de uso peatonal. Los datos corresponden a reclamos presentados durante el primer semestre del 2004 a la Secretaría de Descentralización del GCBA por cada uno de los distintos CGP. Durante este período se presentaron un total de 13.058 reclamos relacionados con la circulación de peatones en vía pública.
- **Prioridades Presupuesto Participativo 2004**. Los pedidos presentados para su consideración dentro del Presupuesto Participativo abarcan los siguientes temas
 - Instalación de nuevos semáforos.
 - Desramado frente a semáforos y luminarias
 - Colocación de nuevos atenuadores de velocidad

- Pintado de senda peatonal
 - Colocación de farolas
 - Incorporación de refugios peatonales
 - Arreglo de veredas con inclusión de rampas para discapacitados
 - Iluminación de edificios de valor patrimonial.
 - Plantación de árboles y control de ejemplares envejecidos
- **Proyectos del Poder Legislativo 2004.** Durante el periodo parlamentario 2004, hasta el mes de septiembre inclusive, se presentaron varios proyectos que promueven mejores condiciones de circulación peatonal en la Ciudad de Buenos Aires. Algunos de ellos son de carácter general y otros se refieren a intervenciones específicas.

4.3. Demandas de Organizaciones no Gubernamentales

- Redi
- Aprodema
- Otros.

5. Relevamientos y Consultas

5.1. Estudio de la Infraestructura Existente.

5.2. Sistematización de Soluciones.

5.3. Comisión de Peatonalidad y Acceso al Espacio Público.

5.4. Sondeo y Entrevistas en CGPs.

5.5. Diseño Participativo con CGPs 12 y 13 (propuesta piloto).

6. Propuesta

7. Documento

El documento se elaborará en consonancia con el desarrollo de la implementación de la Etapa I de la Red de Carriles y Equipamiento para Bicicletas, propendiendo, lo más ajustadamente posible, a establecer soluciones locales participadas.

Como en el documento anterior, se explicitará un marco general que abarque la problemática metropolitana.

8. Equipo de Trabajo

Arq. DPU Manuel Ludueña, Coordinación

Arq. María José Leveratto, Investigación

Arq. Martín D. Scoppa, Información Geográfica

Dg. Alejandro Ambrosone, Diseño Gráfico

Buenos Aires, diciembre de 2004.