

PROGRAMA BARRIOS CAMINABLES Y AUTOSOSTENIBLES

"Hacia un AMSS de proximidad"

CONCEPTOS



ÍNDICE

1. Antecedentes	2
2. ¿Qué son los Barrios Caminables y Autosostenibles?	2
3. Principios del Programa.....	3
4. Objetivo del Programa	3
5. Componentes del Programa	4
5.1 Servicios de proximidad en el AMSS	4
5.2 Construcción de Redes de proximidad	7
5.3 Modelos locales productivos y de consumo	8
5.3.1 Huertos urbanos	8
5.3.2 Micromercados de proximidad	9
5.4. Reactivación de espacios públicos flexibles	10

PROGRAMA BARRIOS CAMINABLES Y AUTOSOSTENIBLES

"Hacia un AMSS de proximidad"





1.

ANTECEDENTES

La ciudad de los 15 minutos, una propuesta del urbanista colombiano francés Carlos Moreno y que fue retomada por la alcaldesa de París Anne Hidalgo, es una respuesta original al problema del cambio climático, ofreciendo una disminución de los desplazamientos forzados que se producen en las ciudades actuales hacia los lugares que se visitan con mayor frecuencia. Lo que busca es generar una transformación del espacio urbano mono funcional hacia una ciudad policéntrica, para acceder a lo que Moreno denomina las seis funciones sociales urbanas que complementan la vida humana: habitar, trabajar, provisionarse, cuidarse, aprender y descansar.

Según Moreno, es necesaria la revitalización de los servicios de corta distancia basado en los siguientes criterios: redescubrir todos los recursos de proximidad, utilizar los metros cuadrados existentes más y mejor, darle a cada lugar múltiples usos y reapropiarse del espacio público como lugares de encuentro.

En esa línea, el barrio es fundamental para reconstruir la ciudad, y es en esta escala local que se resuelven los múltiples, graves y complejos problemas de las grandes ciudades. Esta escala es adecuadamente pequeña como para mantener una red social densa, que fomente, consolide y fortalezca la cohesión social entre moradores (Alguacil, 2008). La escala intermedia de los barrios ayuda a reducir la brecha entre las esferas pública y privada, al estar ubicada en su intersección (Madanipour, 2003).

El Programa de Barrios Caminables y Autosostenibles es una iniciativa que surgió en el marco de la pandemia mundial por el COVID-19, dada la situación de confinamiento que se generó en el país desde marzo de 2020 y que puso de manifiesto la necesidad de tener diferentes servicios esenciales al alcance de la ciudadanía,

así como las disparidades territoriales presentes en la ciudad, que afecta la calidad de vida de muchas comunidades. Es importante aprovechar este punto de inflexión para transformar la ciudad que conocemos como insostenible y construir territorios más resilientes, responsables y equilibrados.

2.

¿QUÉ SON LOS BARRIOS CAMINABLES Y AUTOSOSTENIBLES?

Se trata de avanzar hacia un nuevo modelo de vida urbana con multi centralidades, rompiendo con el urbanismo segmentado. Por lo que se puede decir un barrio caminable y autosostenible es: un tejido urbano construido propiciando la proximidad, promoviendo la movilidad blanda, mixtura de usos, vivienda diversa, seguridad y oportunidades económicas, incidiendo positivamente en el entorno ambiental y la habitabilidad de sus residentes, priorizando la salud física y mental y fortaleciendo los lazos comunitarios.

Un barrio caminable y autosostenible, busca revalorizar el espacio público, el consumo responsable y los saberes locales.





3.

PRINCIPIOS DEL PROGRAMA

Es importante identificar los principios que trae consigo la concepción e implementación de las apuestas del programa que hoy nos ocupa, ya que son los elementos transversales que se deberán incorporar en cada una de las acciones que se concreten en el territorio.



Proximidad: entendida como el espacio urbano donde las personas pueden acceder a servicios que satisfacen sus necesidades esenciales en pocos minutos, aprovechando la marcha a pie o en bicicleta.



Localidad: se entiende como una división territorial para cualquier núcleo de población con identidad propia, como elemento básico de la concepción territorial del desarrollo tanto económico como social, además de jugar un papel relevante en la construcción del sentido de pertenencia.



Flexibilidad: se refiere a la posibilidad que los espacios urbanos tengan la capacidad de adaptarse a las necesidades de las personas para facilitar el intercambio de productos y la convivencia ciudadana.



Identidad: referida como identidad cultural/colectiva, el grupo de rasgos y características, tradiciones, comportamientos, valores y orgullos que comparten los miembros, que a su vez, permiten la existencia de un sentimiento de pertenencia. Como menciona Jane Jacobs "un vecindario no es sólo una asociación de edificios sino también una red de relaciones sociales".

4.

OBJETIVO DEL PROGRAMA

El Programa de Barrios Caminables persigue identificar sectores territoriales del Área Metropolitana de San Salvador, donde se fortalezca el urbanismo de proximidad construyendo ciudades y barrios a escala humana que acerquen servicios esenciales y equipamientos a sus habitantes, a la vez de optimizar la conectividad y fortalecer los lazos comunitarios y la identidad local.

Sus componentes son:



Servicios de proximidad



Movilidad sostenible



Modelos locales productivos y de consumo



Espacios públicos flexibles y saludables



El vecindario es la unidad más pequeña y menos dotada de servicios y equipamientos del sistema. El barrio es la segunda unidad del sistema, posee un radio de influencia de 400 a 1,000 metros, se compone de 5 vecindarios, los servicios que en éste se ubican comprenden educación básica, educación media, unidad de salud, parques barriales (400 – 2,000 m² de superficie), tiendas, mini super y otros servicios de uso general.

El mapa de sistema de ciudad del AMSS muestra que está compuesto por un sistema

policéntrico con un claro predominio del centro metropolitano conocido como Centro Histórico de San Salvador, cercano a este se encuentra también el centro urbano San Benito. Adicional, se han identificados 21 centros de distrito concentrados en su mayoría en los municipios de Santa Tecla, Antiguo Cuscatlán y San Salvador, aunque también cabe destacar aquí los casos de Zacamil, Centro de San Martín, Apopa y Nejapa. Finalmente, del ejercicio se lograron identificar también 41 barrios y 83 vecindarios. Se concluye que el 79% del área urbana presenta algún déficit en la dotación diversa de servicios de proximidad.

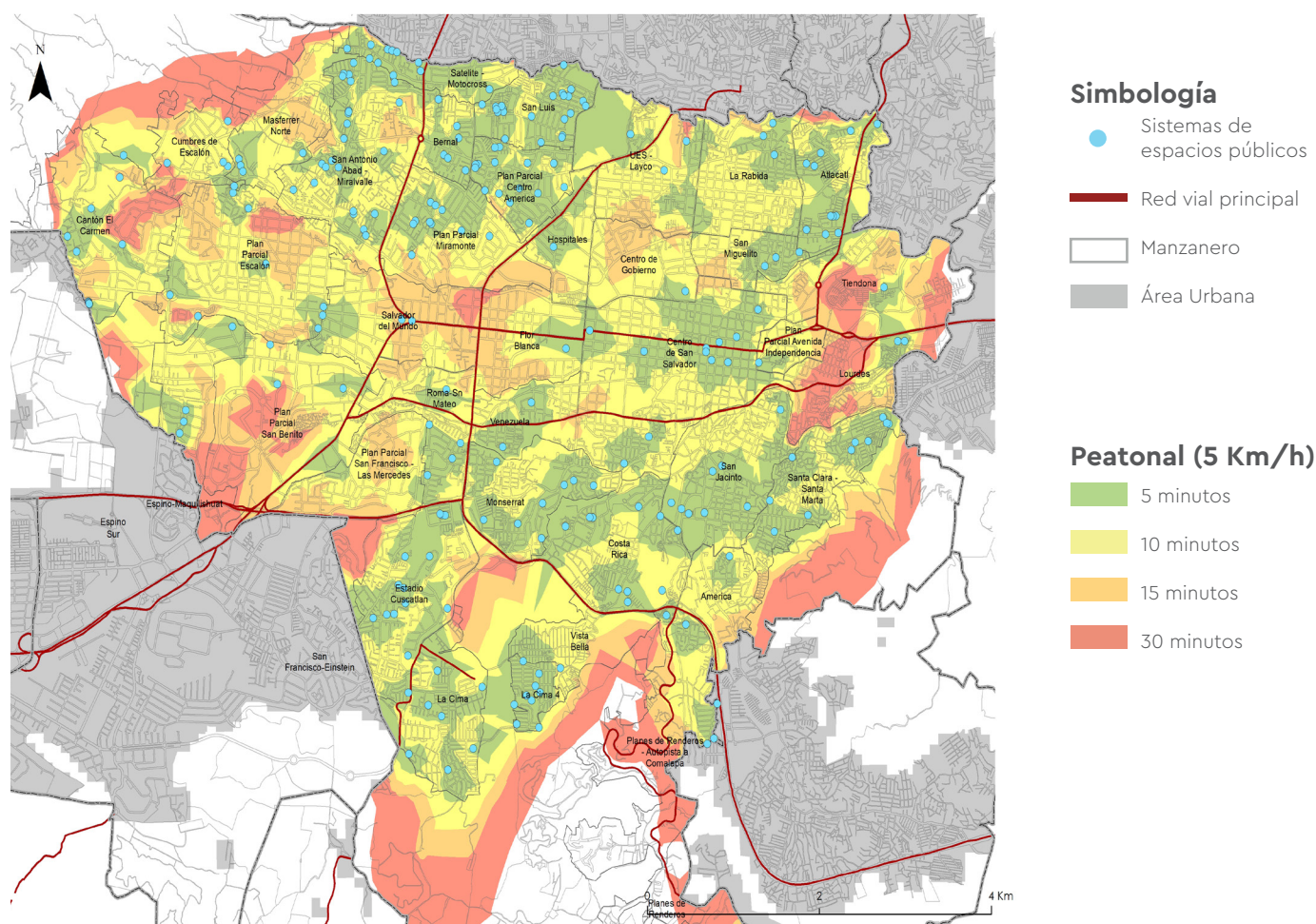


Fig.2 Mapa de accesibilidad peatonal al espacio público en el municipio de San Salvador
Fuente: Elaboración propia con base en SIT-OPAMSS, 2021





Propuesta de jerarquía de equipamientos urbanos

Jerarquía de Asentamientos			Vecindario	Barrio	Distrito	Urbano	Metropolitano
Radio de cobertura			330 mts	850 mts	1,500 mts	5,000 mts	10,000 mts
Usos	COD	Población ideal	12.000	25.000	50.000	100.000	200.000
		Población real según análisis	10,000	15,000	30,000	20,000	10,000
		Habitantes del área de influencia	36,000	100,000	200,000	500,000	1,000,000
Salud	FA	Farmacia	XXXX				X
	SU	Unidad de salud		XXXX			
	SG	Hospital general nivel 2			XX		X
	SR	Hospital especializado Nivel 3					X
Educación	EP	Educación parvularia	XXXX				X
	EB	Educación básica	XXXX				X
	EM	Educación media			XX		X
	ES	Educación universitaria				XX	
Espacio público recreativo	PL	Parque local	XXXX				X
	PB	Parque barrial		XXXX			
	PC	Parque ciudad				XX	
	PM	Parque nacional o metropolitano					X
Cultural	TE	Teatro			XX		X
	MO	Museo				XX	
Administración pública	AM	Alcaldía Municipal				XX	
	AL	Asamblea Legislativa					X
	MP	Ministerio Público					X
	CP	Casa Presidencial					X
	PJ2	Poder Judicial 2 (Juzgados)			XX		X
	PJ1	Poder Judicial 1 (Corte, Procuraduría)					X
Abasto	MU	Mercado o Super mercado			XX		X
	MM	Mercado de mayoreo				XX	



5.2 CONSTRUCCIÓN DE REDES DE PROXIMIDAD

Elemento indispensable para asegurar que un barrio sea caminable es el de la movilidad, que pretende reducir el tiempo de desplazamiento para la realización de las actividades cotidianas, así como mejorar la calidad del mismo, permitiendo a la persona vivir la ciudad de una manera más segura y sostenible, fomentando sobre todo la caminata, medios de transporte no motorizado como la bicicleta, monopatín, entre otros, además de fortalecer la interacción comunitaria.

Caminar, el primer medio de transporte, es la visión de la ciudad de 15 minutos, es así como se priorizan las Redes Ambientales Peatonales Seguras – RAPS, que vinculan los principales nodos de la ciudad, espacios públicos y zonas

de valor patrimonial. Esto en especial medida en las RAPS de menor jerarquía, las RAPS locales, que posibilitan la conexión entre distintos nodos de actividad e interés en los municipios, como equipamientos urbanos, espacios públicos y zonas de revitalización urbana.

Sus criterios de diseño garantizan además la seguridad y disfrute del peatón ya que incluyen la accesibilidad universal, elementos de paisajismo, iluminación, entre otros.

La ciudad de 15 minutos se extiende un poco más al incorporar otros medios de transporte no motorizados, que además de aportar a la reducción de congestión vehicular y ambiental, son de un inmenso beneficio a la



Arriba: Inauguración de la Plaza de bolsillo al Ciclista Salvadoreño, Santa Tecla
Abajo: Cuscatlanitos Parklet OPAMSS, San Salvador



salud, logrando así una movilidad más equilibrada, responsable y justa. En el AMSS, el programa CICLOVIDA busca construir un nuevo modelo y una nueva cultura de movilidad en la ciudad.

Entre sus líneas de acción se encuentra la implementación de tramos de ciclo rutas experimentales basadas y conectadas a una red maestra metropolitana y la ejecución de actividades y proyectos de activación, educación y concientización en temas de movilidad peatonal y ciclista en términos culturales, económicos y legales.

5.3 MODELOS LOCALES PRODUCTIVOS Y DE CONSUMO

5.3.1 Huertos Urbanos:

Incidir en la soberanía alimentaria, el consumo responsable y la revalorización de los saberes locales son de los principales objetivos de la implementación de huertos urbanos. Éstos se definen como aquellos espacios destinados a la producción en pequeñas superficies, ya sean solares, terrazas, patios, entre otros y que están situadas dentro de la ciudad. Estos espacios generalmente están destinados al cultivo y cría de ganado menor para el consumo propio o para la venta del excedente en mercados de la comunidad. Existen diferentes tipos de huertos urbanos, entre los que tenemos: demostrativos, municipales, comunitarios, familiares o caseros y comerciales.

Las características que hacen a la agricultura urbana diferente a la agricultura convencional es que suele ser practicada por las familias o incluso personas que no poseen experiencia en actividades agrícolas es por ello que existe una mayor diversidad entre las personas que los implementan, así como una amplia heterogeneidad de condiciones de producción. La convivencia y cercanía con otros hogares conduce a la necesidad de utilizar tecnologías amigables con el medio ambiente; las restricciones de espacio y agua, impone una regulación en el uso del suelo y agua de consumo doméstico; la inocuidad de los alimentos producidos exige el uso de agua limpia para el riego de los cultivos y la aplicación de métodos agroecológicos en el combate de plagas y enfermedades en éstos.

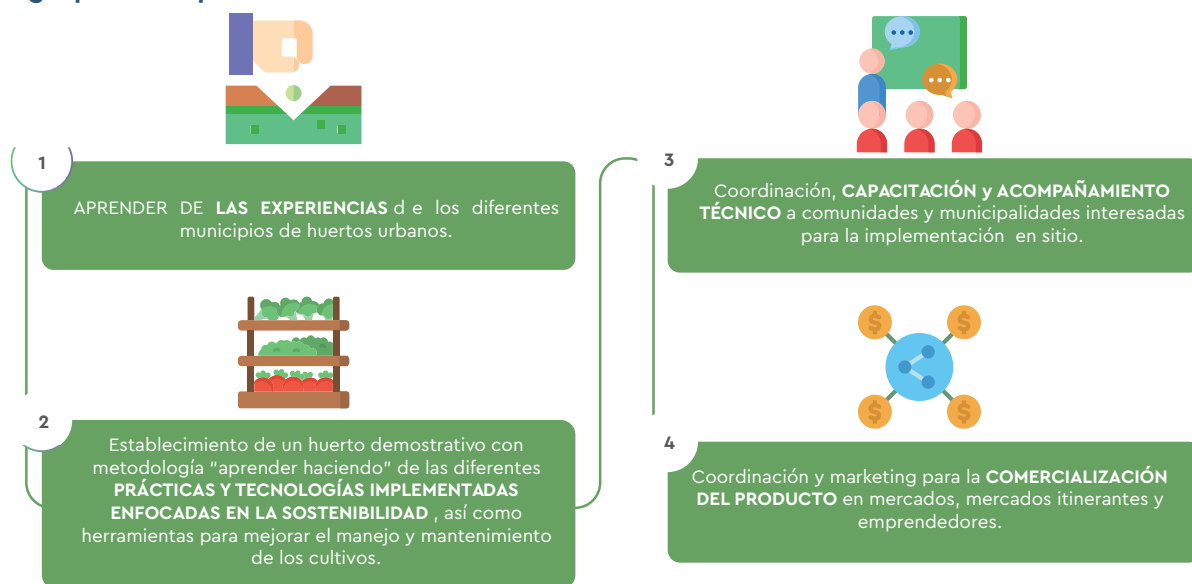
Los huertos pueden contribuir además en aliviar los problemas de exclusión social y a la sostenibilidad de la ciudad.

Arriba: Red Ambiental Peatonal Segura, OPAMSS
Centro y abajo: Producción del Huerto Urbano de OPAMSS.





Estrategia para la implementación de huertos urbanos en el AMSS



5.3.2 Micromercados de proximidad

Con la necesidad de suplir las necesidades básicas de abasto de los habitantes de un barrio, además de descongestionar en tiempos de pandemia los mercados municipales, nace la propuesta de la creación de pequeños mercados itinerantes, que se instalan en espacios públicos flexibles de jerarquía barrial (véase siguiente apartado). Esto además dinamiza la economía local y fortalece los lazos comunitarios. Emprendedores del mismo barrio son los que en primera instancia se encargan del suplir la oferta, que además de fomentar la apropiación aporta a la sostenibilidad del proyecto. Importante para su óptimo funcionamiento será que estos micromercados cuenten con un cuerpo regulatorio diseñado de manera participativa en el que se detallen los derechos y responsabilidades de cada uno de los involucrados.

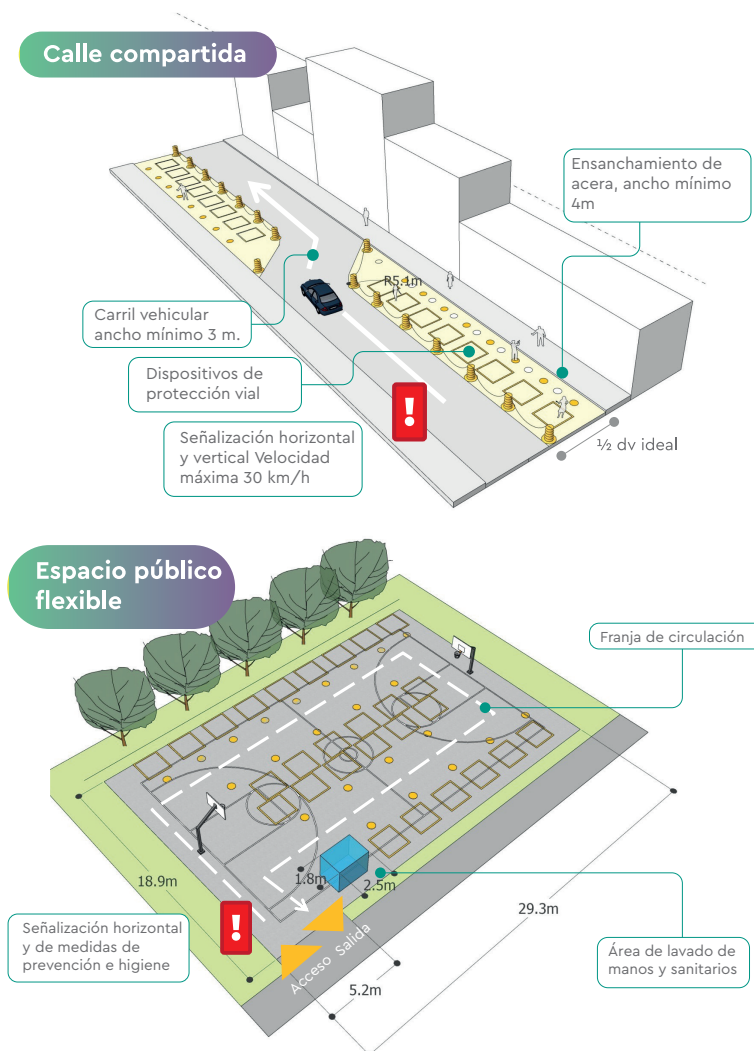


Fig.3 Mercados lineales y micromercado
Fuente: OPAMSS, 2020





5.4 REACTIVACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS FLEXIBLES

Se trata de utilizar los metros cuadrados existentes mucho más y mejor, y hacer que un lugar tenga varios usos", según Carlos Moreno. Tomando como ejemplo a la ciudad de París, ha efectuado una serie de intervenciones, entre ellas, convertir las intersecciones de calles creando plazas peatonales y calles para niños alrededor de las escuelas; introducir vegetación y diseño para generar confort; creación de kioscos ciudadanos de proximidad; desarrollo de actividades artísticas para integrar la cultura urbana de proximidad; brindar espacios en las alcaldías con salas abiertas como lugares de encuentro; apoyo a los comercios de barrio con la creación de un establecimiento municipal; brindar servicios municipales de policía comunitaria; entre otros.

Invita a repensar los espacios subutilizados (vías, cuadras completas, espacios vacantes, espacios naturales, etc.) con potencial para realizar acciones con el fin de promover la convivencia ciudadana en la proximidad, aseguran la salud física y mental de la población, y al mismo tiempo generan actividades para la estimulación económica, creación de cultura, promoción de valores, recreación, entre otros. Estas intervenciones son ideales para la experimentación utilizando el urbanismo táctico y placemaking en una primera etapa del proyecto para evaluar la hipótesis previo a la implementación permanente. Es de vital importancia la organización y participación ciudadana para la reapropiación y dinamización del espacio a intervenir.



Uso flexible en triángulo Colonia Layco 2020, San Salvador



PROGRAMA BARRIOS CAMINABLES Y AUTOSOSTENIBLES

"Hacia un AMSS de proximidad"

CONCEPTOS

Esta publicación ha sido elaborada con el apoyo financiero de la Unión Europea en el marco del Proyecto Gobernanza Metropolitana. Su contenido es responsabilidad exclusiva del COAMSS/OPAMSS y no necesariamente refleja los puntos de vista de la Unión Europea.

Los derechos de autor sobre los contenidos corresponden al COAMSS/OPAMSS, su uso es de carácter público, requiriéndose únicamente citar la fuente y autor para el uso de textos e imágenes de forma parcial o total.

Mayo 2021