

ESPACIO PÚBLICO, PAISAJE Y TRANSFORMACIÓN URBANA EN ÁREAS DE CENTRALIDAD: EL CASO DE LA AVENIDA ARISTÓBULO DEL VALLE EN SANTA FE

Zanor, Salomé

*Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. UNL
Director/a: Dra. Arq. Martínez Irene*

Área: Arquitectura, Diseño y Urbanismo

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo se corresponde a una investigación dentro del Programa "Cientibeca" de Iniciación a la Investigación Científica, que se enmarca en el proyecto CAI+D 2016 "El concepto de calidad urbana: pertinencia y necesidades de reformulación frente a los procesos contemporáneos de transformación urbana. El caso de Santa Fe", con dirección del Dr. Arq. Roberto Kawano, estudiando la constitución y transformación de las áreas de centralidad de la ciudad de Santa Fe, en especial sobre sus vías estructurales.

La ciudad de Santa Fe siempre ha estado determinada por su emplazamiento en un sitio demarcado por grandes ríos y sus derivaciones, esto provoca el crecimiento de la ciudad hacia el Norte y el Oeste, definiendo áreas de expansión urbana, y el crecimiento de la zona costera sobre el sector Este. Como explican Valiente y Pallud (2015) las áreas centrales de las ciudades se caracterizan por la concentración, diversidad y calidad de los comercios y servicios, en el caso de Santa Fe, su área central concentra la mayor parte de las actividades comerciales, financieras, político – administrativas, servicios, equipamientos públicos e infraestructuras, y existen grandes avenidas que vinculan las áreas alejadas del Norte y Noroeste con la principal centralidad, el Sur de la ciudad.

Gioria (2009), plantea que a partir del crecimiento y el desarrollo de la ciudad, el efecto de aglomeración de actividades se reproduce en otros sectores, así surgen y se consolidan centros secundarios, en general en ejes viales de jerarquía, que reproducen en menor escala las actividades encontradas en el centro principal. Se fue dando un proceso donde fue aumentando la oferta y apertura de locales comerciales y servicios sobre grandes avenidas, como el caso de la Avenida Aristóbulo del Valle, que tiene el mayor desarrollo comercial. Es esta avenida sobre la que se realizará una descripción urbanística integral.

OBJETIVOS

El trabajo que se presenta, tiene como objetivo central describir integralmente el tramo de la avenida Aristóbulo del Valle, que comienza en la intersección con la Av. Gorriti al Norte

Título del proyecto: "El concepto de calidad urbana: pertinencia y necesidades de reformulación frente a los procesos contemporáneos de la transformación urbana. El caso de Santa Fe."

Instrumento: CAI+D

Año convocatoria: 2017

Organismo financiador: UNL

Director/a: Dr. Arq. Roberto Kawano

y finaliza en la intersección con la Av. Salvador del Carril al Sur, y caracterizar ambiental y funcionalmente su proceso de transformación, a partir de mediciones y observaciones en campo. Se propone además identificar y caracterizar los distintos tramos de la avenida en función de su configuración y relaciones en la estructura urbana. Estos objetivos se aúnan para comprender la dinámica de transformación de la avenida y su rol actual en el sector urbano en que se inserta y en la ciudad. El trabajo también propone identificar y caracterizar aspectos de movilidad peatonal en la avenida Aristóbulo del Valle, en el tramo que abarca Avenida Galicia hasta Avenida Gorriti.

METODOLOGÍA

La investigación se desarrolló a partir de aplicar una metodología de tipo mixta (combinación de métodos y tareas cualitativas y cuantitativas). Para lograr la descripción integral, se identificaron distintos tramos de la avenida en función de su configuración y relación en la estructura urbana, estudiando cuestiones como espacio público, incluyendo su tejido, la relación con la movilidad urbana y las actividades que se desarrollan en el mismo, y haciendo un análisis de paisaje, considerando la relación con la estructura urbana. A esto se suma, la caracterización de la movilidad peatonal en el tramo desde Av. Gorriti hasta Av. Galicia, completándolo con el trabajo realizado en otra Cientibeca (“Movilidad peatonal y apropiación del espacio público en áreas de centralidad urbana. El caso de la avenida Aristóbulo del Valle, en Santa Fe. Antonella Vera, 2015), mediante mediciones y conteos en campo, en puntos estratégicos de la avenida.

Para el estudio del espacio público se realizó un relevamiento de campo, reconociendo tipos de usos, tipologías y densidades constructivas de todas parcelas frentistas e internas con salida a la avenida. También se incluyó la identificación de equipamientos educativos, de gobierno, culto, salud y culturales. Para la medición y caracterización de flujos y escalas de movilidad se definieron puntos, mediante observaciones preliminares, donde se reconocieron mayores situaciones de movilidad, determinándose días y horarios convenientes. Con tomas de video en cada nodo, se determinó el volumen de tránsito de las distintas escalas de movilidad. Además, para tener un estudio completo, en tanto metodología e información, se harán entrevistas de movilidad a diferentes usuarios.

En cuanto a paisaje, se realizó un registro secuencial, para identificar sus variaciones como clave de reconocimiento visual y perceptivo de los sectores urbanos. Mediante fotografías, con el punto de vista en los cruces peatonales del recorrido, enumerando en una imagen satelital la secuencia, con localización del punto de vista y encuadre de cada imagen. Se identifican las variaciones del plano de piso, el plano de fachada con retiros sobre la línea municipal, los elementos naturales y la permanencia de elementos. Complementando y dando cuenta de las distintas unidades, se identificaron imágenes urbanas que expresen las características de cada unidad.

RESULTADOS/CONCLUSIONES

El espacio público por excelencia es la calle, es espacio público y al mismo tiempo espacio privado, ya que el comercio se apropia de la acera, mezclándose lo privado con lo público. Como expresa Borja (2003) la vida en el espacio público viene sustentada por la presencia de personas y actividades, en este caso, la acera como apoyo a uso comercial. Según el sistema de indicadores de la Agència d’Ecologia Urbana de Barcelona (2010), el espacio público debe ser accesible, universal, ergonómico, confortable y atractivo. Para

lograr desplazamiento peatonal debe contar con superficie segura para transitar, suelo firme, estable y antideslizante, con rampas reglamentarias. Relevada el área de estudio, se observó que las aceras no cumplen estas condiciones, se encuentran rotas, con diferencias de niveles pronunciados, dificultando el tránsito y no existen las rampas necesarias para garantizar un recorrido peatonal libre. Este trabajo se complementó con el estudio de las distintas escalas de movilidad, en cuatro nodos del área de estudio. La movilidad en la avenida, por su jerarquía territorial, está determinada por el vehículo privado con el 60,9%, en menor medida motos (14%) y transporte público (5,2%), para viajes a localidades vecinas o moverse en la ciudad. Para desplazamientos cercanos la movilidad peatonal (17,4%), fue superada por las bicicletas (2,5%).

El tejido urbano se conforma por parcelas, edificaciones y los usos que albergan, es una construcción social que expresa las vinculaciones entre los usos y los modos de ocupación del suelo (Kawano, 2011). Mediante un registro cuantitativo se registraron 491 locales, siendo 47 en alquiler, en construcción o abandonados, 88 comercios vinculados a la residencia y 148 de indumentaria y calzado. Hay 200 viviendas de diferentes tipologías, 52 unifamiliares de un nivel, trece de dos niveles, 21 que incluyen en un mismo nivel local comercial, 102 con planta baja comercial y en planta alta vivienda, y seis edificios con planta baja comercial y niveles superiores, siendo doce viviendas en total. En el parcelario predominan lotes frentistas sobre lotes internos. En el agregado edilicio predomina la tipología de planta baja comercial y vivienda en planta alta, dando cuenta del proceso de transformación en el cambio de usos. En cuanto a usos y actividades, predominan comercios de indumentaria y calzado sobre otros comercios y cantidad de viviendas. Se reconocieron equipamientos de gobierno, culto y educativos, ubicados sobre la avenida y otros a corta distancia, o fuera del área de estudio, como La Redonda, un equipamiento cultural importante para el sector. Se detecta falta de equipamiento de salud de carácter público y de alta complejidad, encontrando sólo pequeñas clínicas y consultorios privados.

Sobre paisaje, los autores Valiente y Nardelli (2012) explican que la percepción sobre el ambiente urbano, es la base donde las personas se orientan en la ciudad, toman decisiones o dan significado a espacios que son parte de su identidad. La experiencia cotidiana de la ciudad se compone de imágenes y sensaciones de la percepción del ambiente urbano. Es la relación entre observador y espacio urbano, en este vínculo se construye el concepto de paisaje. En la Av. Aristóbulo del Valle se caracterizaron seis unidades de paisaje, identificándose como combinación de elementos con la organización morfológica y estructural diferenciable, que hace a una parte del territorio distinta de otra.

La primera unidad se identifica hacia el Norte de la intersección con Av. Gorriti, se compone de doble calzada, de tres carriles de dos metros cincuenta cada uno, las calzadas con sentidos opuestos separados por un cantero central verde, de ocho metros, con vegetación dispuesta aleatoriamente. En cuanto al tejido, hay terrenos baldíos, edificaciones sobre la línea municipal y otros con retiros, y también comercios de grandes superficies como ferias, empresa de energía y de transportes.

Desde Av. Gorriti hasta calle Espora, se identifica la segunda unidad, donde el cantero central se mantiene para separar los sentidos de las calzadas, y siendo soporte de una doble fila de árboles ordenados, creando un canal natural con actividades de venta ambulante o paseo. En las aceras, los árboles, se alternan de cintas verdes o sectores de dársenas, y se detectan espacios públicos verdes de pequeñas dimensiones. El tejido es de baja densidad, sin retiros de la línea municipal, predominan tipologías de viviendas con

pequeños comercios y en menor medida, comercios de grandes superficies.

La tercera unidad se identifica desde calle Espora hasta Av. Galicia donde los usos que se dan son, por una parte, administrativos, con tres bancos, una dependencia de Vialidad del Gobierno de la Provincia de Santa Fe y una sucursal del Correo Argentino, y por otro, comercial, como en el resto de la avenida. Entre Espora y Obispo Boneo la configuración se compone, en el lado Este, con una acera de siete metros, destinada a movilidad peatonal y la calzada de tres carriles. La calzada del lado Oeste es de tres carriles y sobre la acera se presentan dársenas para estacionamiento. La dirección de las calzadas está separada por una isla con dársenas y árboles. En la siguiente cuadra, se mantiene la misma configuración, con excepción de las dársenas de estacionamiento que no hay árboles, y que no existe espacio de estacionamiento sobre la acera.

La cuarta unidad se considera el nodo de intersección de una avenida de escala territorial como es Aristóbulo del Valle y la Av. Galicia, que continúa como calle Estanislao Zeballos, siendo de importancia a nivel urbano, conectando la ciudad de Este a Oeste. En la intersección se produce un cambio en las configuraciones de las calles, sobre Aristóbulo se explica con detenimiento, pero Av. Galicia es un calle con doble calzada, separadas ambas direcciones por un cantero central con arboleda y aceras de cinco metros y la continuidad en Estanislao Zeballos, se compone con una calzada de tres carriles, sólo en sentido Este-Oeste y con aceras estrechas. Se percibe cambio en los usos, ya que desde la intersección hacia el Norte, los comercios son pequeños y se vinculan a la residencia, en cambio hacia el Sur, son comercios de grandes cadenas.

La quinta unidad se reconoce desde calle Estanislao Zeballos hasta el Puente Negro, se configura por una sección de tres carriles por sentido, divididos por bolardos amarillos de noventa centímetros de alto e islas en las sendas peatonales. Hay tramos donde el área de estacionamiento está sobre el cordón o sobre la acera. Las aceras varían sus anchos entre seis y trece metros, y en tramos donde la trama urbana cambia, llegan hasta diecisiete metros, incluyen senda para transitar, cinta verde con vegetación y dársenas. La actividad principal es la comercial y se distingue de la segunda unidad por ser en muchos casos grandes cadenas y marcas nacionales.

La sexta unidad es el nodo del “Puente de la Independencia Argentina”. Se caracteriza por ser cruce de sendas de diferentes escalas. De escala territorial y el tránsito peatonal de la avenida, la movilidad peatonal del corredor verde sobre el puente y las vías del tren urbano. Desde este nodo, se reconoce claramente el lado Norte y el Sur del puente.

BIBLIOGRAFÍA BÁSICA

AA.VV., 2010. Sistema de indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas, Madrid, BCN Ecología, Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona, Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

BORJA, J.; MUXI, Z., 2003. El espacio público: ciudad y ciudadanía. Barcelona.

GIORIA, B. M. I., 2009. La construcción del espacio geográfico de la ciudad de Santa Fe 1573-2007. Gobierno de Santa Fe. Santa Fe.

KAWANO, R. C., 2011. Trama y tejido. Apunte de Cátedra. Asignatura Urbanismo 2. FADU-UNL.

VALIENTE, D. A.; NARDELLI, M. L., 2012 Paisaje Urbano, Imagen Urbana. Ficha apunte de Cátedra. Asignatura Urbanismo 2. FADU-UNL.

VALIENTE, D. A.; PALLUD, P. A., 2015 Estructura Urbana. Apunte de Cátedra. Asignatura Urbanismo 2. FADU-UNL, 2015.