

## FLUJOS Y ESTANCIAS: LA APROPIACIÓN CIUDADANA DEL ESPACIO PÚBLICO VINCULADA A LA CALIDAD URBANA. EL CASO DE LA AVENIDA GENERAL PAZ EN SANTA FE (ARGENTINA).

Carbajo Julia

Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo UNL

Director/a: Blanca, Marina Liliana

Codirector/a: Andino, Lucas Gastón

Área: **Arquitectura, Diseño y Urbanismo**

### INTRODUCCIÓN

La complejidad de la ciudad contemporánea la convierte en objeto de estudio para diversas disciplinas y, es esta complejidad, lo que se transforma en un desafío para el urbanismo que se ocupa de la comprensión de la forma urbana, de los modos en que ésta se define y modifica y de generar opciones para su intervención. Se trabaja aquí la movilidad como modo de abordar la complejidad del espacio urbano, atendiendo así al desfase entre las dinámicas socio espaciales y las estructuras fijas que las contienen.

La estructura urbana de la ciudad de Santa Fe (Argentina), se encuentra marcada por la presencia de dos grandes ríos: por el Río Salado al oeste, y por el río Paraná hacia el este. Es por ello que la vulnerabilidad es una característica de fuerte impronta en el sitio condicionando el crecimiento de la ciudad y, por consiguiente, potenciando la tendencia de expansión en dirección al Norte, como así también la densificación en áreas centrales.

De esta manera, la forma de crecimiento de la ciudad, provoca que Santa Fe concentre un gran número de actividades y equipamientos en el área central, al Sur de dicha trama urbana. Los principales corredores viales son los que estructuran la trama urbana, al permitir el acceso al centro en sentido Norte-Sur, por lo que se presentan como centralidades lineales (dotadas de comercios y servicios de escala urbana) con claras diferencias en cuanto a su jerarquía con respecto a las avenidas sentido Este-Oeste. En este contexto, la avenida General Paz, de la ciudad de Santa Fe (Argentina), se configura como una de las grandes vías que organizan al conjunto de la ciudad y la vinculan con el aglomerado urbano y con el territorio. Así, el caso de estudio corresponde a un tramo [de unos 2,2 km] sobre la Avenida General Paz, delimitada al Norte por Calle Pedro de Vega y al Sur por Calle Iturraspe, ubicándose dentro de los barrios Sargento Cabral, General Alvear y San Roque.

Se parte de la idea que “Las calles le brindan a la ciudad un canal estructurador en el que confluyen el significado social, la movilidad personal y comercial, el compromiso cívico, la salud humana y la integridad ambiental” (Gehl, 2014). Al comprender *la calle* como un elemento de alta complejidad, protagónico del espacio público (Farrando, 2012), se busca identificar y caracterizar los usos y actividades que se desarrollan a lo largo de la avenida; observar su dinámica interna de transformación, como así también su rol en la ciudad y reconocer los patrones de comportamiento de los actores (sujetos activos) en relación al uso del espacio y la movilidad con eje en los desplazamientos humanos. Se persigue vincular a partir de ello la estructura física del espacio como sus significaciones, superando la noción de calle como mero conector viario y, por lo tanto, comprender sus desplazamientos desde la movilidad en tanto este concepto no refiere a una simple consideración cuantitativa en cuanto a flujos vehiculares sino que, con eje en el sujeto y sus movimientos, son las calles escenarios potencialmente inagotables que brindan a la ciudad una diversidad de espacios donde confluyen estos significados sociales como políticos

Título del proyecto: Espacio público, movilidad y calidad urbana: el caso de la avenida General Paz en Santa Fe.

Instrumento: **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”.

Dirección: Roberto C. Kawano

Año convocatoria: 2016

Organismo financiador: Universidad Nacional Del Litoral

Director/a: Marina Liliana Blanca

## OBJETIVOS

El estudio tiene como objetivo principal realizar una descripción integral de la Avenida, que apunte a su caracterización ambiental y funcional, enfocándose en el espacio público y la movilidad. Así mismo, se prevé poner en relación la información relevada con indicadores de calidad urbana, lo que implica abordar y vincular desde lo metodológico la movilidad, sus espacios y la calidad urbana de los mismos. A partir de ello, se pretende observar y describir en qué modo el diseño y calidad urbana se relaciona con los patrones de uso y apropiación del espacio público, haciendo hincapié en una movilidad “alternativa” en términos de accesibilidad, adecuaciones e impedimentos.

## MATERIALES Y MÉTODOS

Teniendo en cuenta lo mencionado, el estudio propuesto tiene tres etapas principales: La búsqueda de antecedentes, un primer reconocimiento del fragmento y la selección de los nodos de estudio; la observación y medición de las dinámicas y componentes vinculados con la movilidad en la avenida, mediante el registro de las apropiaciones y desplazamientos que allí se dan y, finalmente; el relevamiento y registro de su tejido urbano, actividades y paisaje; la caracterización general de la avenida, con la definición de indicadores de calidad urbana y de movilidad sostenible.

Sobre la base de una metodología mixta, cualitativa y cuantitativa, en una primera instancia, se procedió al estudio de antecedentes internacionales y nacionales junto con la lectura de la bibliografía propuesta lo que ha sido sustancial para determinar la pertinencia del área de estudio y para confeccionar una guía eje para la investigación. Para un reconocimiento del *tramo*, se llevó adelante un relevamiento del sector a partir de recorridos de campo, siendo necesario, dada la extensión del área de estudio, acotar los puntos de medición para el desarrollo del método y su caracterización. Estos nodos fueron seleccionados atendiendo a cuestiones tanto a escala urbana (relevancia para la ciudad) como sectoriales (relevancia para los usuarios).

De esta manera, en una segunda etapa, se llevó adelante la observación y medición de dinámicas y componentes en cuanto a la movilidad y las apropiaciones del espacio público, optándose por una técnica de registro manual, a partir de la aplicación del método del arquitecto danés Jan Gehl, el cual ha sido adaptado a las posibilidades existentes. Para esto, se establecieron en total 6 nodos de interés sobre la Avenida General Paz: tres para movilidad y tres para evaluar actividades (Ver Figura nº1). A su vez, se definieron para los conteos en cuanto a flujos: 3 periodos de recolección de datos (diciembre 2017, febrero 2018 y abril 2018); 3 días de la semana (Lunes, Jueves y Sábado); y 3 franjas horarias dentro de esos días (10-11hs, 12-13hs y 17-18hs). A partir de ello, las mediciones (27 en cada punto) podrían arrojar los resultados más representativos sobre los patrones de circulación de las personas en la ciudad, haciendo hincapié en los peatones y ciclistas, permitiendo realizar evaluaciones sobre los niveles de actividad y los puntos o destinos que atraen más gente.

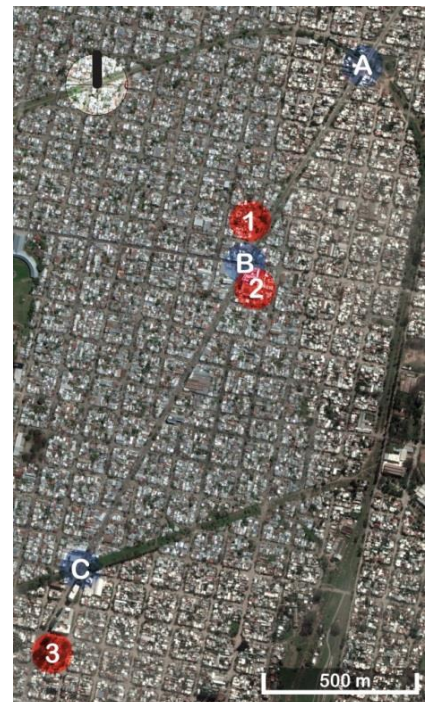


Figura nº 1: Nodos para la medición de movilidad, de Norte a Sur: **A-** Av. intersección con Pedro de Vega; **B-** Av. intersección con S. del Carril; **C-** Av. intersección con Pedro Zenteno.

Nodos para el relevamiento de las actividades estáticas: **1-** Plazoleta Vucetich; **2-** Escuela nº25; **3-** Plaza de las Banderas/ EETP nº 479.

Fuente: Elaboración propia sobre base Google Earth.

Cabe aclarar que los conteos se llevaron a cabo en diferentes puntos estratégicos (nodos) del área de estudio, por 5 minutos durante cada hora de las franjas pautadas. Adhiriendo a lo que propone Gehl, se multiplica el valor de estos conteos por 12, obteniendo una extrapolación razonablemente confiable de los flujos horarios de tránsito. En paralelo se registraron y observaron, detalles en cuanto a estructura urbana, trama, paisaje y tejido, atendiendo principalmente a registros cuali y cuantitativos en cuanto a movilidad alternativa, apropiaciones y usos del espacio público en el área de investigación delimitada que permiten dar cuenta de la multifuncionalidad de la Avenida General Paz, atendiendo a la noción de calle como espacio público urbano. Así, el registro de actividades estacionarias consistió en una operación de mapeo para obtener una imagen general de los usos presentes en el espacio, el cual se realizó recorriendo el trayecto, de manera asíncrona, y escogiendo puntos de concentración de gente (Ver figura nº 2).

En una última instancia, se confeccionaron planos y gráficos que dan cuenta de lo relevado y permiten esbozar las primeras conclusiones, generando información que permita una caracterización integral de la avenida General Paz. El método también actúa como herramienta útil para realizar una valoración preliminar del entorno de la avenida desde el punto de vista de su calidad urbana a partir de la información elaborada, utilizando indicadores estándar en cuanto a accesibilidad, seguridad, confort y atracción en acuerdo con Talavera, Soria, y Valenzuela (2014).

### RESULTADOS/CONCLUSIONES

A partir de lo desarrollado se han obtenido una serie de resultados los cuales podemos agrupar en dos clases: relativos a la movilidad como aquellos derivados de los conteos de volumen de transporte (flujos), y relativos al espacio público y su diseño urbano, como aquellos relacionados con el relevamiento físico y funcional (actividades estáticas) de los nodos.

Los resultados obtenidos a partir de los 27 conteos, mostraron una razonable concordancia con las predicciones teóricas en cuanto al dominio de los vehículos motorizados en la ciudad. En la figura nº 2, se ilustra el producto de las mediciones, los cuales demuestran cómo el diseño urbano se ha ordenado en pos de la comodidad del automóvil, derivando en una ocupación hegemónica del espacio por parte de estos.

Asimismo, se ha denotado una importante diferencia entre los volúmenes de flujos que se desplazaron por cada punto relevado. Las muestras tomadas, si bien han sido en diferentes periodos, arrojaron resultados estables, lo que nos permite afirmar que el nodo B con el 41,32% del total representa el de mayor flujo sobre la avenida, seguido por el nodo C con el 34,76%. Esto, se considera está directamente vinculado con la configuración del tejido, detectando que sobre el nodo B y C se encuentran concentrados la mayoría de las

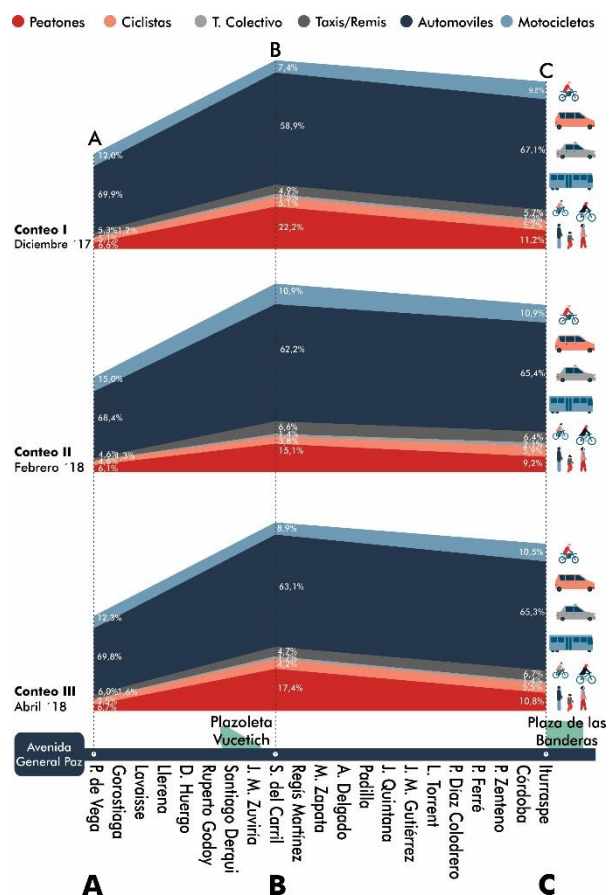


Figura nº 2: Reflejo del reparto modal sobre la avenida Gral. Paz según los resultados de los conteos de movilidad en los nodos.

Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo.



actividades comerciales relacionados a venta de insumos para uso diario, como también la presencia y cercanía a equipamientos recreativos, educativos y espacios públicos abiertos. La calle es el espacio público en el que se espacializan los flujos de la movilidad, por lo que las distintas formas de apropiación de dicho espacio se encuentran condicionadas por el nivel de calidad urbana. A partir del relevamiento y recorrido de campo, se seleccionó el nodo B a modo de ejemplo para demostrar como en el tramo de estudio, la configuración espacial de la Avenida varía tanto en la distribución de usos, actividades y equipamientos, como en los modos en que están definidas sus calzadas y aceras, observándose diferencias en cuanto a la conformación del paisaje: hacia el norte, la Avenida presenta franjas longitudinales que se combinan con anchas franjas verdes (las cuales se perciben como posibles ensanches viales como de aceras) y a su vez, las aceras están divididas en pequeños tramos coincidentes con la respectiva parcela (privada) del tejido urbano, dando lugar a una variación tanto en ancho, materialidad como nivel lo que dificulta la continuidad espacial y accesibilidad. Esto refleja una gestión de la calle como espacio público sin pautas comunes de diseño. Así, en el proceso de describir el espacio urbano como los desórdenes observados producto de la acción social, se partió de los conceptos de *hardware* y *software* que adopta el arquitecto J. Gehl. La noción de *hardware*, hace referencia a la estructuración física del espacio público. Mientras que el *software* refiere a los actores sociales urbanos. Para poder evaluar el nodo B en cuanto a su calidad urbana, es necesario establecer un conjunto reducido de indicadores cuya representatividad sea elevada, con los que debe configurarse el espacio público para fomentar el uso y desplazamiento. Accesibilidad, seguridad, confort y atracción, son los indicadores que definen la calidad del entorno, al atender a cuestiones como conectividad y acceso físico, protección (clima, tránsito e inseguridad), áreas para descansar y trabajar y, por supuesto, la multifuncionalidad. Entonces, ¿Qué se puede aprender de este análisis en cuanto al espacio público y la movilidad en el caso de la Avenida General Paz? El estudio de caracterización de la avenida, permitió una visión sistematizada del espacio público de la calle, su diseño y apropiación. A partir del trabajo de campo y del relevamiento, se reafirmó la capacidad intermodal del transporte como así también la multifuncionalidad o diversidad en cuanto a posibilidades de usos y actividades que el tramo de estudio posee, o podría tener. Esta conclusión surge a partir del análisis en cuanto al diseño actual de la avenida asociado con los indicadores de calidad urbana definidos para el sector. A modo de conclusión parcial se puede afirmar que si bien la Avenida posee sectores de gran conflictividad por superposición de usos, ya que no responde completamente a los requerimientos espaciales necesarios para lograr un espacio urbano de calidad. Sin embargo, esta posee cualidades que manifiestan su vocación para convertirse en una centralidad, presentándose como un fragmento urbano de gran potencialidad y oportunidades debido a su rol en la ciudad, su heterogeneidad y diversidad. Se asume que este proceso de observar la ciudad desde la movilidad, sus actividades y sus espacios públicos resultan metodológica y conceptualmente propicia para la comprensión y posterior intervención urbanística. En definitiva, liberar la calle de su función al servicio del automóvil implica fortalecer el papel del peatón como también del ciclista –considerando sus desplazamientos–, en favor de una nueva cultura de la movilidad sostenible.

### BIBLIOGRAFÍA BÁSICA

- Borja, J., & Muxi, Z.,** 2003. El espacio público: ciudad y ciudadanía. Barcelona, España: Electa.
- Delgado, M., & Malet, D.,** 2011. El espacio público como ideología. España: Los libros de la catarata.
- Farrando, J.,** 2012. La calle, tan sencilla y tan compleja. Revista Paisa(21), 8-13.
- Gehl, J.,** 2014. Ciudades para la Gente. Buenos Aires, Argentina: Infinito.
- GehlArchitects.,** 2015. La Avenida que queremos. Montevideo, Uruguay.
- Talavera, R., Soria, J. A., & Valenzuela, L. M.,** Abril de 2014. La calidad peatonal como método para evaluar entornos de movilidad urbana. (U. A. Barcelona, Ed.) Documents d'Anàlisi Geogràfica, 60(1), 161-187.