

IDENTIFICACIÓN DE LOS COMPONENTES DEL PAISAJE QUE PROMUEVEN LA CAMINABILIDAD EN EL MICROCENTRO URBANO, EL CASO DE CALLE 25 DE MAYO

Gonzalez, Mariano

Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo - Universidad Nacional del Litoral

*Directora: Costa, Camila
Co-directora: Ceaglio, Carolina*

Área: Arquitectura, Diseño y Urbanismo

Palabras claves: urbanismo, caminabilidad, peatón

INTRODUCCIÓN

En “*El urbanismo ecológico*” (2011), Salvador Rueda afirma que el espacio público, y en particular, la calle, es uno de los elementos principales que constituyen la esencia de la ciudad. Es el lugar físico de reunión de las personas, y el lugar simbólico en el que cultura y política se encuentran.

Dentro de los discursos sobre la ciudad actual, la movilidad peatonal es un aspecto recurrente. Las tendencias apuntan a que las ciudades generen espacios urbanos que fomenten la caminabilidad y, por consiguiente, reduzcan la movilidad vehicular, lo que conlleva a una recuperación de la calidad ambiental y mejora de la calidad de vida de los ciudadanos. El presente trabajo se enmarca en un proyecto de cientíberca iniciado en el año 2021, el cual aborda la calidad urbana del espacio público en calle 25 de Mayo en el tramo de lo que se entiende como el microcentro de la ciudad de Santa Fe. Dentro del sector delimitado por la investigación, en un primer lugar se observa que el porcentaje de superficie que se le asigna al peatón, en comparación a la del automóvil, representa solo un 30% respecto a la superficie total de la calle. En otras palabras, se observa que, en el diseño de la infraestructura vial, se le ha dado una excesiva importancia a la eficiencia del transporte automotor, discriminando de esta forma, la movilidad peatonal. En un segundo lugar, se observa una carencia de espacios de internivel dentro la jerarquía territorial (Habraken, 1998). Estos espacios de transición entre lo público y lo privado, funcionan como un amortiguador entre lo que sucede en la vía pública y el espacio propio del ciudadano que habita su vivienda. Estos espacios mencionados, son además el soporte de la vegetación urbana, la cual, según Bennis (2015) contribuye al mejoramiento del microclima urbano, es símbolo de belleza en determinadas culturas, aporta calidez visual y favorece procesos de contemplación. La vegetación urbana desempeña también un papel fundamental en la integración del paisaje urbano en escenarios en donde las morfologías edilicias son muy variadas, propio de los tejidos urbanos con lotes degradados, susceptibles a los cambios de normativa y con altas probabilidades de sustitución, lo cual, es situación recurrente en las ciudades latinoamericanas.

Título del proyecto: El paisaje de los corredores urbanos: la naturación como herramienta proyectual de ecologización, integración física y recuperación del uso público inclusivo

Instrumento: CAI+D

Año convocatoria: 2020

Organismo financiador: UNL

Directora: Mg. Arq. Bertoni, Griselda

OBJETIVOS

El estudio se propone conformar un corpus de saberes para la identificación de los componentes del paisaje que promuevan la caminabilidad en el tramo de calle 25 de mayo, entre Gral. López y La Rioja, de la ciudad de Santa Fe. Se contempla relevar y analizar los componentes paisajísticos del sector, en función de dos categorías: microclima y urbano arquitectónico, como así también registrar y caracterizar los flujos de movilidad.

METODOLOGÍA

Se propone una metodología de abordaje cuali-cuantitativa segmentada en 5 etapas. La primera, comprende una fase de interpretación a modo de aproximación al entendimiento del área de estudio, en donde se consideran aspectos morfológicos de la trama y el tejido urbano, como también los hechos históricos que determinan su condición actual.

En una segunda etapa, se analiza el paisaje en base a indicadores preestablecidos, se proponen dos categorías de análisis del paisaje: microclima y urbano-arquitectónico. Se emplea la metodología elaborada por Peries (2013) "Procedimientos *para un catálogo del paisaje urbano*", y registros ambientales, tales como el empleo de una cámara termográfica para analizar la incidencia de la radiación solar en el sector, y el papel que desempeña la vegetación urbana. Siguientemente, para ahondar en el análisis de los componentes urbano arquitectónicos, se emplea la guía "Sistema de indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas" (2011), elaborada por la Agencia de Ecología Urbana de la ciudad de Barcelona. Se verifican indicadores tales como la superficie disponible para el peatón en relación con la disponible para el automóvil o la proximidad a medios de transporte alternativos, entre otros. Por último, se emplean los conceptos de Habraken (1998), para analizar el grado de consolidación del tejido, alturas de las edificaciones, jerarquías de dominancia espacial y profundidad territorial.

En la tercera etapa se abordan los usos, movilidades y estancias. Aquí se analiza el comportamiento de los usuarios que transitan a diario el sector, los lugares en donde permanecen y los medios de transporte que utilizan. A modo de ordenar la información en base a los objetivos de la investigación, se realiza una diferenciación entre movilidades blandas (peatonal y bicicleta) y duras (transporte automotor público y/o privado). Para esta categoría de análisis, se hace uso de entrevistas estructuradas a vecinos. Siguientemente, mediante registros multimedia se releven los obstáculos a la movilidad peatonal tales como aceras en mal estado, suciedad o infraestructura de servicios mal ubicada, entre otros. Por último, se realiza un relevamiento del mobiliario urbano (bancos, luminarias, rampas) presentes en sector, categorizándolos según su estado de conservación

CONCLUSIONES

En el marco de los 8 relevamientos realizados hasta el momento, se reconoce la presencia de un tejido consolidado, en el que prácticamente todas las parcelas se encuentran ocupadas, con una disminución de la densidad edilicia hacia el extremo sur del sector. Con respecto a la dotación de equipamientos, se identifica a escala macro una predominancia de equipamientos administrativos (en orden al 45% respecto al total), y un escaso equipamiento recreacional tales como plazas y/o parques (en orden al 15%). Se destaca una considerable presencia de edificaciones con algún tipo de protección patrimonial, las cuales representan un 15% del total de lotes frentistas que engloba el sector (Ordenanza N°12784).



Figura 1: Referencias: --- Delimitación del sector. ■ Eq. administrativo. ■ Otros Eq. ■ Eq. verde/recreativo. ● Edificios con protección patrimonial.

Con respecto al relevamiento de indicadores microclimáticos, se observa una muy escasa presencia de especies forestales, que, si bien son de gran tamaño y de abundante follaje, se encuentran distribuidos de forma dispar a lo largo del sector, concentrándose la mayoría entre las calles Salta y Juan de Garay, y en la plazoleta "Blandengues". Los resultados arrojados por la cámara termográfica siguen la misma línea, en estos se puede visualizar el alto grado de incidencia de las sombras arrojadas por el arbolado en la temperatura de las superficies del sistema viario, mobiliario y edificaciones.

Con respecto a la verificación de indicadores de caminabilidad se observa que, si bien la superficie disponible para este tipo de movilidad no supera las recomendaciones mínimas, los peatones cuentan con acceso a medios de transporte públicos en toda la extensión del sector. En el caso de los ciclistas, se dispone para estos de una escasa cantidad de ciclisteros, aunque distribuidos por el sector de forma eficaz, ya que se cumple con el indicador de proximidad a menos de 300 metros.

En lo que respecta al relevamiento de infraestructura y mobiliario para los usuarios, se relevó que la gran mayoría de estos últimos se concentran en la Plazoleta Blandengues, en el resto del sector se reconoce una mínima presencia de estos.



Figura 2: Análisis de temperaturas superficiales mediante cámara termográfica.

Fecha de toma de img. termográficas: 27-12-21 - 13:00Hs	
Temperatura ambiental: 29°C	
Zona	Temp. Promedio
Copas de arboles	32 °C
Superficie bajo copas de arboles (sombra)	34 °C
Fachadas edilicias (sin protección solar)	37 °C
Automóviles (sin protec.)	41 °C
Veredas (sin protec.)	45 °C
Asfalto	45 °C

Figura 3: Cuadro síntesis de superficies analizadas

Con respecto al estado de la infraestructura se observan veredas en un estado regular de conservación, y con una considerable cantidad de basura y suciedad, lo que supone un gran obstáculo a la caminabilidad. Continuando, en las intersecciones viales, en primer lugar, se identifica que no todas cuentan con semáforos, los cuales su existencia facilitaría la movilidad peatonal, en segundo lugar, se observa que solo un 50% de los cruces peatonales cuentan con rampas (en estado regular de mantenimiento), por lo que la accesibilidad universal no está garantizada.

A modo de conclusión preliminar, se puede afirmar que, si bien el sector cuenta con una amplia cobertura de servicios de cercanía, y accesibilidad a medios de transporte público, el estado regular de la infraestructura, la degradación del microclima y la escasa prioridad que se le ha dado al peatón en el diseño del espacio público, reducen ampliamente el índice de caminabilidad (Álvarez et al., 2014) dentro del área analizada. Finalizando, la investigación en su tramo final propondrá lineamientos para revertir dicha situación, basándose en un gran cantidad de estudios que al día de hoy proporcionan argumentos sobre la importancia que tiene el espacio público peatonal para el desarrollo de la sociedad, como por ejemplo, los realizados por ONU-Hábitat (2018), los cuales han demostrado que la morfología del espacio público es un gran condicionamiento para las formas en que las personas que lo habitan establezcan relaciones. Un espacio bien diseñado contribuye al buen desarrollo de la ciudad y sus habitantes, potenciando sus capacidades individuales y colectivas.

BIBLIOGRAFÍA BÁSICA

- Álvarez de Celis, F., 2014.** Índice sintético de caminabilidad. Metodología. PDF. Ministerio de Desarrollo Urbano. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.
- Benassi, A., 2015.** Ciudad Bótanica. Oasis del desierto urbano. Facultad de Ciencias Agrarias y Forestales. La Plata.
- Bertuzzi, M.L., 2005** Ciudad y Urbanización. Ediciones UNL. Santa Fe.
- Careri, F., 2002.** Walkscapes. El andar como práctica estética. Editorial Gustavo Gili. Barcelona.
- Habraken, B., 1998.** La estructura de lo ordinario. Forma y control del ambiente construido. MIT Press. Cambridge.
- Ghel, J., 2010.** Ciudades para la gente. Ediciones Infinito. Buenos Aires.
- Onu-Habitat.** Claves para el espacio público. Recuperado de: <https://onuhabitat.org.mx/index.php/claves-para-el-espacio-publico#:~:text=Espacio%20p%C3%BAblico%20adecuado%20para%20todos&text=El%20espacio%20p%C3%BAblico%20debe%20ser,de%20diversas%20personas%20y%20culturas> Consultado: julio 2022.
- Peries, L., 2013.** Procedimientos para un catálogo del paisaje urbano. FADU- UCC. Córdoba.
- Rueda, S., 2011.** El urbanismo ecológico. Universidad Internacional Menéndez Pelayo. Galicia.