

4. Desarrollo Regional

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, Julia¹; Blanca, Marina²

¹ autor; ² orientador

juli.carbajo@gmail.com

Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo

Universidad Nacional del Litoral

Resumen

Este artículo representa un avance en el estudio de la relación entre la movilidad, los procesos de apropiación del espacio público y la calidad urbana en la ciudad de Santa Fe (Argentina). Como en cualquier ciudad, en Santa Fe, el espacio público resulta fundamental en tanto elemento estructurador, al configurar el ámbito de la movilidad de los habitantes en el medio urbano como espacio en el cual estos se identifican y apropian.

El caso de estudio consiste en un tramo de la avenida General Paz (Santa Fe) y tiene una extensión aproximada de 2,2km, siendo este recorrido el que cuenta con una mayor concentración de usos comerciales y residenciales en un tejido muy consolidado.

Con el objetivo de determinar las características espaciales distintivas del sector, se llevaron a cabo recorridos y relevamientos gráficos del área, junto con estudios del volumen de tránsito mediante conteos manuales en campo, a fin de registrar los procesos de apropiación, transformación significativos de este espacio.

Los resultados apuntan a lograr una caracterización general en cuanto a la relación entre la movilidad urbana y su correlato en el espacio público, atendiendo a la articulación con la movilidad alternativa (peatonal y ciclista) y con la configuración del espacio y las actividades comprendidas en la avenida. A su vez, se persigue generar una aproximación en relación al grado de calidad urbana a través de indicadores definidos para el sector, los cuales podrían orientar lineamientos de intervención futuros que den lugar a una mejor apropiación y desplazamientos urbanos y asimismo permiten, en esta primera etapa del trabajo, caracterizar y analizar la calidad del fragmento urbano estudiado en torno a temas como la movilidad, el espacio público y las actividades.

Palabras clave: Centralidad urbana, Movilidad, Diseño Urbano

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 sobre la comprensión de la forma urbana y los modos en que esta se define y modifica.

En este contexto disciplinar se trabaja aquí la movilidad como modo de abordar la comprensión de la complejidad del espacio urbano, atendiendo así al desfase entre las dinámicas socio espaciales y las estructuras fijas presentes en la ciudad contemporánea.

La estructura urbana de la ciudad de Santa Fe (Argentina), se encuentra marcada por la presencia de dos grandes ríos: por el Río Salado, a la izquierda, y por el río Paraná, a su derecha. Esto genera que la vulnerabilidad sea una característica con una fuerte impronta del sitio condicionando el crecimiento de la ciudad y, por consiguiente, potenciando la tendencia de expansión en dirección al Norte y hacia zonas vulnerables, como el Oeste de la ciudad, 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 la trama urbana. Los principales

corredores viales son los que estructuran la trama urbana, al permitir el acceso al centro en sentido Norte-Sur (Ver Gráfico N° 1), 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 arterias 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

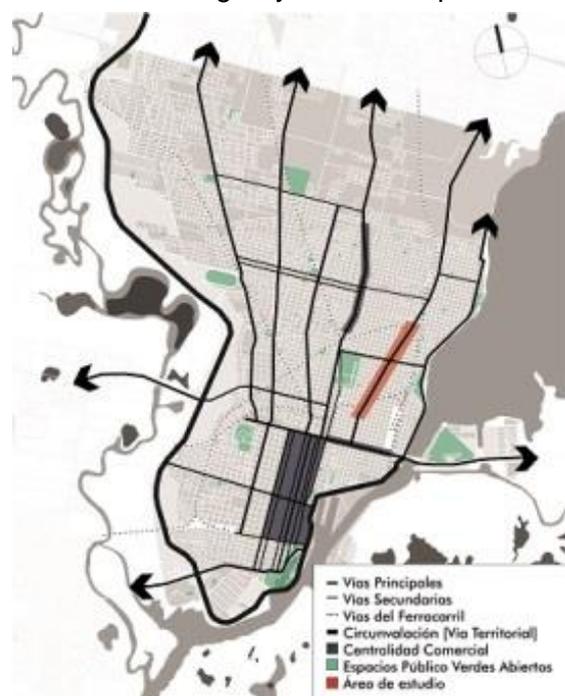


Gráfico N° 1. Esquema de Estructura urbana (Santa Fe). Fuente: Elaboración propia

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. 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 la movilidad como una forma más de uso.

Objetivos

El estudio tiene como objetivo principal a 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 influyen en los patrones de uso y apropiación del espacio público, haciendo hincapié en una movilidad “alternativa” en términos de accesibilidad, adecuaciones e impedimentos.

Este trabajo presenta un avance de los resultados parciales de una investigación que se encuentra actualmente en desarrollo y que se enmarca en el programa “Cientibeca” de la Universidad Nacional del Litoral (Santa Fe), orientado a la iniciación en la investigación científica.

Materiales y Métodos

Marco Teórico. Abordar la problemática, implica tener en cuenta determinados conceptos que otorgan un marco y un sentido a las metodologías propuestas.

J. Borja plantea al espacio público como un componente socio espacial principal para el urbanismo, la cultura urbana y, sobre todo, para la ciudadanía, considerándolo en sus dimensiones físicas, simbólicas y políticas. “El espacio público es la ciudad” (Borja & Muxi, 2003). Así, el espacio público es mucho más que un mero soporte, por lo que es necesario reforzar su función social como lugar de encuentro, como instrumento para lograr

una ciudad vital, sana, segura y sostenible y, en paralelo, una comunidad abierta y democrática adhiriendo con J. Gehl. Por lo que si bien el espacio público implica connotaciones del tipo jurídica, al estar sometido a una regulación específica por parte del Estado, en la actualidad se trasciende esta distinción básica de lo público como aquello que simplemente difiere de lo privado, vinculándose a su vez a aspectos sociales. Asimismo, el espacio público tiene una connotación política como instrumento ideológico para la representación e identificación colectiva. Cuando todo esto no ocurre, existe algún problema en él “Algo pasa porque algo pasa porque algo pasa...” (Gehl, 2014).

Por consiguiente, comprender el espacio público como un componente esencial de la estructura y de la vida de la ciudad, permite su análisis desde la movilidad, ya que 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. Por ello, se precisa de un estudio cuantitativo pero también cualitativo, haciendo hincapié en cómo los modos de transporte -privados, públicos y aquellos alternativos (peatonal y ciclista)- facilitan la

accesibilidad a los espacios públicos, cualificándolos al posibilitar su apropiación y por ende su democratización y vitalidad. En este sentido, es de suma importancia superar la usual concepción de la calle como espacio hegemónico al servicio del automóvil particular, haciendo eje en las personas, los usuarios. “La calle sirve para vehicular la circulación de auto móviles, autobuses, tranvías, bicicletas, peatones, etc. Pero sirve también para muchas cosas más” (Farrando, 2012).

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. Para ello en el proceso de observar y describir el espacio urbano 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. Así, la calidad urbana se define teniendo en cuenta estas cuestiones, atendiendo a indicadores en cuanto a conectividad y acceso físico; protección tanto del clima, del tránsito como frente a la inseguridad; áreas para descansar como también para trabajar; y, por supuesto, abordar la multifuncionalidad, es decir, que sirvan para la interacción social, el intercambio

económico y la expresión cultural para todos los habitantes.

Por lo que atender al espacio público significa contemplar la heterogeneidad como valor preponderante de la sociedad.

Etapas. Teniendo en cuenta este abordaje conceptual, 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.

De esta forma, el *tramo* (unidad de estudio), definido entre las calles Iturraspe y Pedro de Vega, se considera como el recorrido que cuenta con una mayor concentración de usos comerciales y residenciales, en un tejido muy consolidado, donde también se encuentran algunos equipamientos como escuelas y espacios públicos verdes.

Cabe aclarar que, el sector de trabajo, comprende tanto los lotes frentistas a la Avenida como las manzanas que los contienen.

Se observa una variación del ancho de calle a lo largo del tramo de estudio, alcanzando hasta 43 metros. Debido a ello, se presenta como una oportunidad para la generación de proyectos urbanísticos en cuanto diseño del espacio público de la Avenida.

El Método. 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. Esto permitió una primera caracterización del *tramo* y definición de subsectores. Siendo necesario, dada la extensión del área de estudio, acotar los puntos de medición para el desarrollo del método y su caracterización según las dimensiones de análisis definidas. Estos nodos fueron seleccionados atendiendo a cuestiones tanto a escala urbana (relevancia para la

ciudad) como sectoriales (relevancia para los usuarios).

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. Para el desarrollo del relevamiento para la investigación, se optó por una técnica manual a modo de estudio del volumen de todo tipo de tránsito y de la detección de actividades estáticas 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 Gráfico N° 2). 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)

para efectuar la medición, una semana en cada periodo, las cuales podrían arrojar los resultados más representativos. Esto dio como resultado 27 mediciones en cada punto.

Estos conteos, haciendo hincapié en los peatones y ciclistas, proveen información sobre los patrones de circulación de las personas en la ciudad, permitiendo

realizar evaluaciones sobre los niveles de actividad y los puntos o destinos que atraen más gente.

Los conteos se llevan a cabo en diferentes



Gráfico N° 2. 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 n°25
- 3-** Plaza de las Banderas/ EETP n° 479

Fuente: Elaboración propia sobre base Google Earth.

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. Esta actividad se ha apoyado sobre fotografías, videos y planillas a las que se puede volver a acudir en cualquier momento de la investigación para verificar los datos de ser necesario. Cabe aclarar que los nodos se consideraron en la totalidad de sus recorridos, contabilizando calzadas como aceras y los movimientos Norte-Sur y Este-Oeste.

En paralelo se registraron y observaron, a partir de recorridos y relevamientos de campo en el tramo, 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 mapeo se realiza recorriendo el trayecto, de manera asíncrona, y escogiendo puntos de concentración de

gente (Ver Gráfico N° 2) desde los cuales puedan registrarse las personas que estén desempeñando una actividad estática, obteniendo una visión aproximada de las actividades sobre estos puntos.

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 en función de su configuración, sus usos y su posición, como relaciones, en la estructura urbana. Esto incluye a su vez la articulación de la movilidad peatonal y alternativa con la configuración del espacio y las actividades comprendidas en el sector que permiten su apropiación. 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.

Resultados y Discusión

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 el Gráfico N°3, 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 circulatorio por parte de estos, lo que se evidencia en el 64,82% de flujo netamente automovilístico sobre la totalidad del tramo de estudio. Sin embargo, las muestras arrojaron, a su vez una gran actividad peatonal (12,71%) y una ciclista en ascenso (4,77% en el total de la avenida)

“Cuando hay que elegir tipos de calles y soluciones de transporte, es importante empezar siempre por la dimensión humana. Las personas deberían poder moverse de manera cómoda y segura por las calles de la ciudad, ya sea caminando o andando en bicicleta. También hay que tener especial consideración por los niños, los jóvenes, los adultos mayores y quienes son discapacitados” (Gehl, 2014)

Asimismo, se ha denotado a través de los conteos manuales sobre los tres nodos una importante diferencia entre los volúmenes de flujos que se desplazaron

por cada punto relevado (Ver Gráfico N° 3). Las muestras tomadas, si bien han sido en diferentes periodos, arrojaron resultados estables, lo que nos permite afirmar que el nodo B (Av. e intersección con Salvador del Carril) con el 41,32% del total representa el de mayor flujo sobre la avenida, seguido por el nodo C (Av. e intersección con Pedro Zenteno) con el 34,76% y por último el nodo A con el 23,91%. Esto, se considera está directamente vinculado con la configuración del tejido. El Gráfico N° 4 revela como el área se compone por un tejido de baja densidad, en su mayoría residencial, el cual se combina con otros usos. Detectando que sobre el nodo B y C se encuentran concentrados la mayoría de las actividades comerciales relacionados a venta de insumos para uso diario (supermercado, indumentaria, farmacia, librería, panadería) como también la presencia y cercanía a equipamientos recreativos (Vecinal Sargento Cabral), educativos (Escuela N° 25 Luis María Drago y E.E.T.P N° 479 Dr. Manuel Pizarro) y espacios públicos abiertos (Plazoleta Vucetich, Parque Federal y Plaza de las Banderas).

“Las actividades de permanencia son fundamentales si se quiere tener no solo una ciudad vital, sino una ciudad vital y disfrutable. La gente se queda en un lugar si es atractivo, significativo y placentero. Las buenas ciudades se parecen así a las

buenas fiestas: los invitados se quedan si la están pasando bien” (Gehl, 2014)

A partir del relevamiento y recorrido de campo, se seleccionó el nodo B a modo de ejemplo (Ver Gráfico N° 5). En este, se demostró 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. Si bien, generalmente, las aceras se subdividen en franjas longitudinales paralelas a la vialidad, en los relevamientos se observó diferencias en cuanto a la conformación del paisaje de la avenida. Hacia el norte, desde calle Salvador del Carril, la Avenida presenta franjas longitudinales que se combinan con anchas franjas verdes, las cuales se perciben como posibles ensanches viales como de aceras el pos de beneficiar el flujo peatonal y ciclista, como así también del transporte colectivo. Actualmente, este espacio se presenta como remanente (de un ancho promedio de 14m entre calzada y línea de fachada) y se emplea como estacionamiento vehicular o para la explotación de actividades comerciales y/o servicios gastronómicos, lo que evidencia desfases en cuanto al uso del espacio público de la avenida. A su vez, las aceras están divididas en pequeños tramos, los cuales son coincidentes con la respectiva parcela (privada) del tejido urbano, dando lugar a una variación tanto en ancho, en

materialidad como en nivel, los cuales al no ser salvados a modo de rampas, dificultan la continuidad espacial y accesibilidad y por ende niegan la característica de accesibilidad para todos del espacio público. Situación que refleja la gestión de cada acera de modo disperso sin pautas comunes de diseño.

Los desórdenes o desequilibrios desequilibrios observados en el espacio público producto de la acción social, pueden analizarse a través de los conceptos de *hardware* y *software* antes mencionados. De esta forma, en la avenida, la ausencia de condiciones espaciales comunes y sustentables necesarias para recibir a las actividades, materializan este conflicto en cuanto a los usos pensados y la apropiación que hacen los usuarios y que responden a las dinámicas particulares y singulares de la lógica urbana.

Por ejemplo, la confluencia de actividades esporádicas (como festividades) o habituales (como los mercados) en espacios no pensados para ello, deriva generalmente en la irrupción de usos de finalidad privada en espacios pensados para la apropiación pública y que responden a la idea de *software* es decir a cuestiones de conductas de los actores en el entorno urbano, en este caso con carácter negativo como el estacionamiento de vehículos sobre las veredas (impidiendo la apropiación

peatonal). La noción de *hardware* responde a cuestiones que refieren a la calidad urbana. Para poder evaluar los resultados, es necesario previamente establecer un conjunto reducido de indicadores o condicionantes, cuya representatividad sea elevada, con los que debe configurarse el entorno para fomentar el uso y desplazamiento peatonal y ciclista en el espacio público. Los mismos, se presentan a continuación y responden a principios de la bibliografía consultada:

La accesibilidad hace referencia a los aspectos más esenciales del flujo peatonal, por ende a la existencia de una infraestructura para la movilidad sustentable, advirtiendo cuestiones como niveles, dimensiones, equipamiento y materialidad.

El segundo condicionante es la *seguridad*, en especial, aquella relacionada con el tráfico, atendiendo sobre todo a la fricción entre los modos de transporte.

El confort constituye un aspecto cuya cuantificación supone una mayor dificultad, ya que al contrario de la accesibilidad que tiene un carácter físico, este condicionante posee una implicación física, psicológica y fisiológica, por lo que es posible encontrar multitud de variables vinculadas al confort, pero entre las más destacadas podemos nombrar la variable climática, el arbolado, el ruido y la contaminación.

Por último, la atracción desempeña un papel fundamental para la movilidad sustentable. Los usos comerciales se configuran como puntos de atracción de gente que observa, interactúa estableciendo una fuerte relación entre la calle, su diseño y los usos que se dan en ella.

Si bien durante el desarrollo de esta investigación, en la Avenida se han realizado algunas acciones y trabajos puntuales por parte del Municipio como fueron la renovación de la plazoleta Vucetich, el reemplazo de la luminaria por LED, la renovación de la señalética y de normativa referentes al tránsito, la implementación de “delineadores” de carril —pretilos plásticos— en el tramo comprendido entre las calles Ruperto Godoy y Huergo, que tienen la función de evitar que un conductor “invada” la mano con otro sentido de circulación, aparecen como acciones aisladas y no un diseño integral. Se observan algunas problemáticas vinculadas a la conducta social (software) como la falta de educación vial que genera situaciones de confusión y peligro en los espacios de la movilidad.

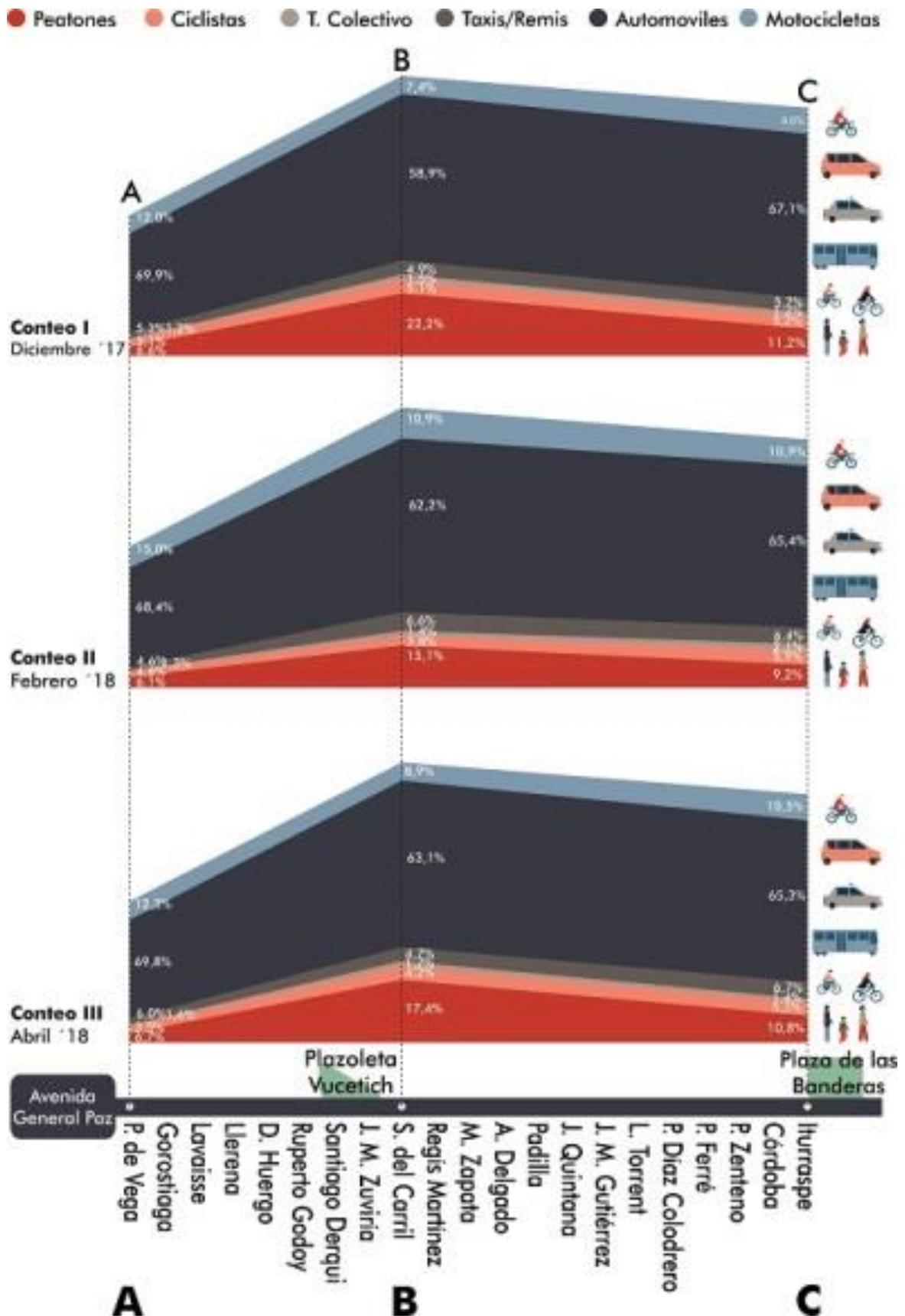
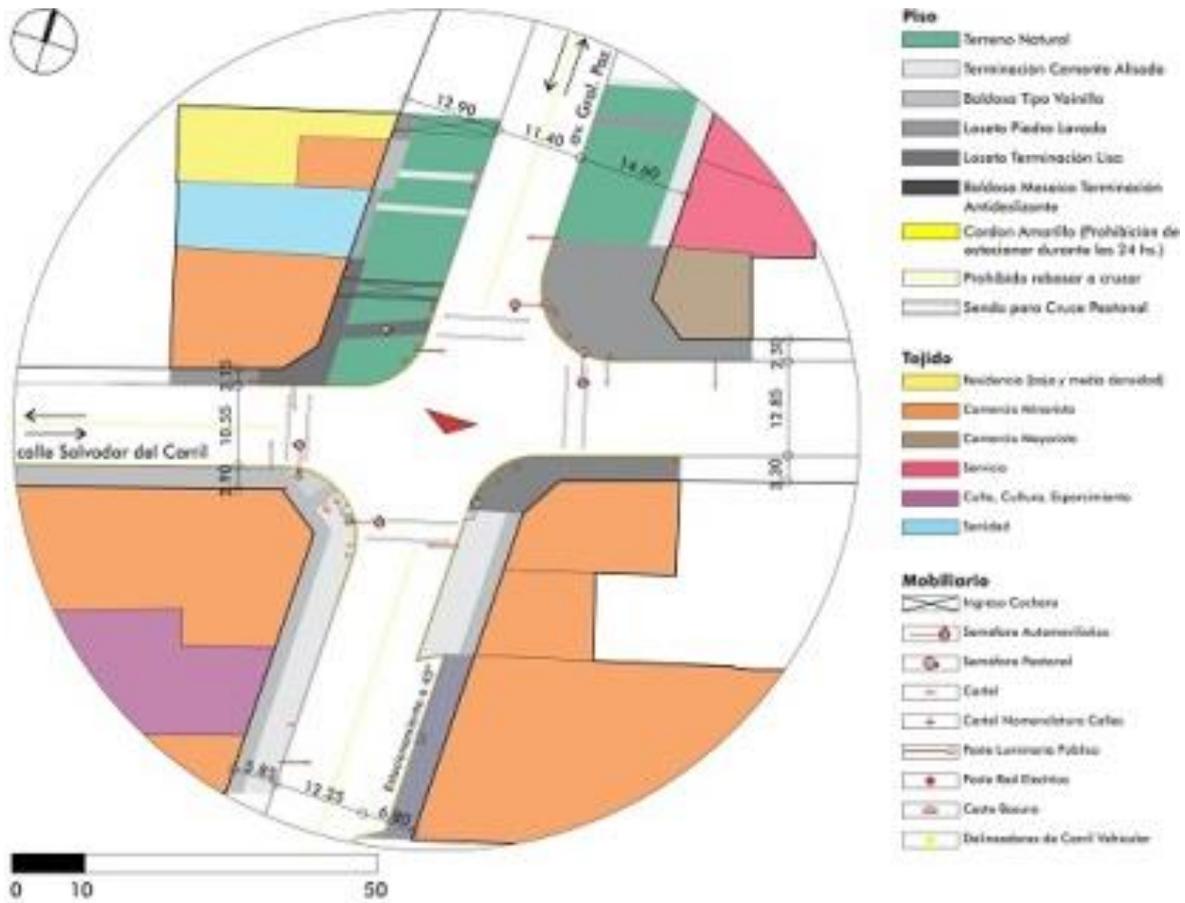


Gráfico N° 3. Reflejo del reparto modal sobre la avenida Gral. Paz (Santa Fe) según los resultados de los conteos en los nodos. Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo.

USOS EN PLANTA BAJA

USOS EN PLANTA ALTA





elementos no presentes (adecuadamente) en el diseño urbano que hacen a calidad de la avenida

elementos

- ✗ banquetas/areas de descanso
- ✗ gerintos de colectivos
- ✗ rampas en todas las esquinas
- ✗ areas verdes/arboredo
- ✗ señalética p/orden del E.P
- ✗ semaforos peatonales/ciclistas

estructura

- ✗ areas de cobado para bicicletas
- ✗ redes uniformes y continuas

tejido

- ✗ actividades que dan lugar a la multitemporalidad en cuanto a apropiación dentro del E.P de la avenida

Gráfico N° 5. Análisis del diseño urbano en relación a indicadores de calidad urbana en el nodo N° 2 (Av. General Paz, Santa Fe). Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo.

Conclusiones

¿Qué podemos aprender de este análisis en cuanto al espacio público y la movilidad en el caso de la Avenida General Paz de la ciudad de Santa Fe?

El estudio de caracterización de la avenida con eje en la movilidad y el espacio público, permitió una visión sistematizada del espacio público de la calle, su diseño y apropiación. A partir del trabajo de campo y el relevamiento, tanto del tramo en total como en cada nodo, se reparó y reafirmo la capacidad intermodal en cuanto a transporte como así también la multifuncionalidad en cuanto a posibilidades de usos y actividades que el tramo de estudio posee o podría tener al asociar la información recabada con los indicadores de calidad urbana -derivados de las pautas metodológicas de Gehl para el análisis de la movilidad-, que surgieron del análisis en cuanto al diseño actual de la avenida (Ver Gráficos 3, 4 y 5).

Sin embargo, en base al estudio desarrollado hasta el momento, se reconocen dificultades existentes en la Avenida en relación con las actividades, la configuración del tejido, los modos de transporte y sus velocidades, dinámicas y espacios que contienen tanto uno como otros. Sin espacios adecuados para el usuario este sistema se torna conflictivo en sus nodos más relevantes. Liberar la calle de su función al servicio del automóvil implica fortalecer el papel del

peatón como también del ciclista, en favor de una nueva cultura de la movilidad sostenible.

A modo de conclusión parcial se puede afirmar que si bien la Avenida General Paz posee cualidades que manifiestan su vocación para convertirse en una centralidad del comercio y de la cultura de la ciudad, esta no alcanza su verdadero potencial, ya que su configuración espacial no responde completamente a los requerimientos necesarios para lograr un espacio urbano de calidad. Al carecer de una visión integral de su diseño, en ciertos tramos, no se adecua a las dinámicas que se observan y registran. Ejemplos que materializan esto son: la discontinuidad espacial y morfológica de las aceras, el uso de espacios para actividades que no fueron pensados o diseñados, la inexistencia de sectores para ciclistas, la ausencia y/o mal estado del mobiliario, el mal estado de conservación de las calzadas, de la señalética y del mobiliario, entre otros.

Si bien la Avenida posee sectores de gran conflictividad, espacios que no responden o no dan lugar a los usos urbanos que se detectaron y desarrollan en la misma, ésta se presenta como un fragmento urbano de gran potencialidad y oportunidades debido a su rol de nueva centralidad en la ciudad, su heterogeneidad y diversidad.

En definitiva se asume que este proceso de observar la ciudad desde la movilidad,

sus actividades y sus espacios públicos resultan tanto metodológica como conceptualmente propicia para su comprensión y posterior intervención

Bibliografía

Barcelona, A. d. (2008). *Plan especial de indicadores de sostenibilidad ambiental de la actividad urbanística de Sevilla*. Barcelona.

Borja, J., & Muxi, Z. (2003). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona, España: Electa.

Delgado, M., & Malet, D. (2011). *El espacio público como ideología*. Barcelona, 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.

Obtenido de <http://www.fadu.edu.uy/patio/novedades/18-de-julio-visto-por-jan-gehl.html>

GIORIA, B. M. (2009). *La construcción del espacio geográfico de la ciudad de Santa Fe 1573-2007*. Santa Fe, Argentina: Edición del Autor.

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. Recuperado el mayo de 2018, de

<http://dag.revista.uab.es/article/view/v60-n1-talavera-soria-valenzuela/pdf-es>

Valiente, D. A., & Pallud, P. (2015). *Ficha guía de cátedra: Estructura Urbana (v1)*.

Santa Fe, Argentina: Universidad Nacional del Litoral.

Financiamiento

La presente propuesta se inscribe 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”, bajo la dirección de Roberto C. Kawano (FADU-UNL y FAPyD-UNR) mediante el “Programa de Becas de Iniciación a la Investigación para Estudiantes de Carreras de Grado, Científica” convocatoria 2017. Universidad Nacional del Litoral.