

## Tipificación y Caracterización de Calles de la Ciudad de Corrientes

Área del Conocimiento: Ciencias Sociales

Becario/a: DEMARCHI, Pablo Rogelio

Director/a: ALCALÁ, Laura Inés

Facultad: Arquitectura y Urbanismo (U.N.N.E.)

E-mail: pablodem\_02@hotmail.com

### Objetivos

**Objetivo general:** Tipificar y caracterizar una selección representativa de calles de la ciudad de Corrientes.

**Objetivos particulares:** 1 - Revisar conceptualmente la noción de calle y las nociones conceptuales referentes a las cuatro dimensiones elegidas para el análisis: dimensión funcional, dimensión morfológica, dimensión ambiental y de usos. 2 - Revisar antecedentes de estudios sobre el espacio público, la estructura vial y la movilidad en la ciudad de Corrientes. 3 - Definir un criterio de selección de calles para el trabajo de campo y diseñar fichas de relevamiento. 4 - Realizar el relevamiento de una selección de calles de la ciudad de Corrientes. 5 - Sistematizar y analizar la información relevada. 6 - Construir una tipología de calles y caracterizarla. 7 - Extraer conclusiones sobre las situaciones características de cada tipología.

### Materiales y Método

-Lectura bibliográfica y de material previamente producido por el Grupo de Investigación sobre Espacio Público (GIEP) para la conceptualización de las dimensiones de análisis y la contextualización del territorio urbano de estudio. Fueron consultados también autores de referencia conceptual como los que se señalan en la bibliografía.

-Conformación de un mapa integral de vías que actuó como herramienta para permitir una fácil comprensión de la estructura vial y permitió seleccionar las calles representativas de cada clasificación.

-Preparación del trabajo de campo, con la definición operativa de éste y la selección de calles representativas por su jerarquía, función general urbana y características morfológicas. Esta tarea fue realizada de manera virtual por las restricciones frente a la Pandemia COVID-19.

-Observación general virtual de las calles seleccionadas, medición y reconstrucción gráfica en planta de 150m característicos de cada una de las calles seleccionadas (una cuadra más sus continuidades en las siguientes) y de su sección (en alzado).

- Registro de usos de las edificaciones que constituyen los límites de los tramos considerados en vista y planta y registro fotográfico de las calles observadas, mediante Google Street View.

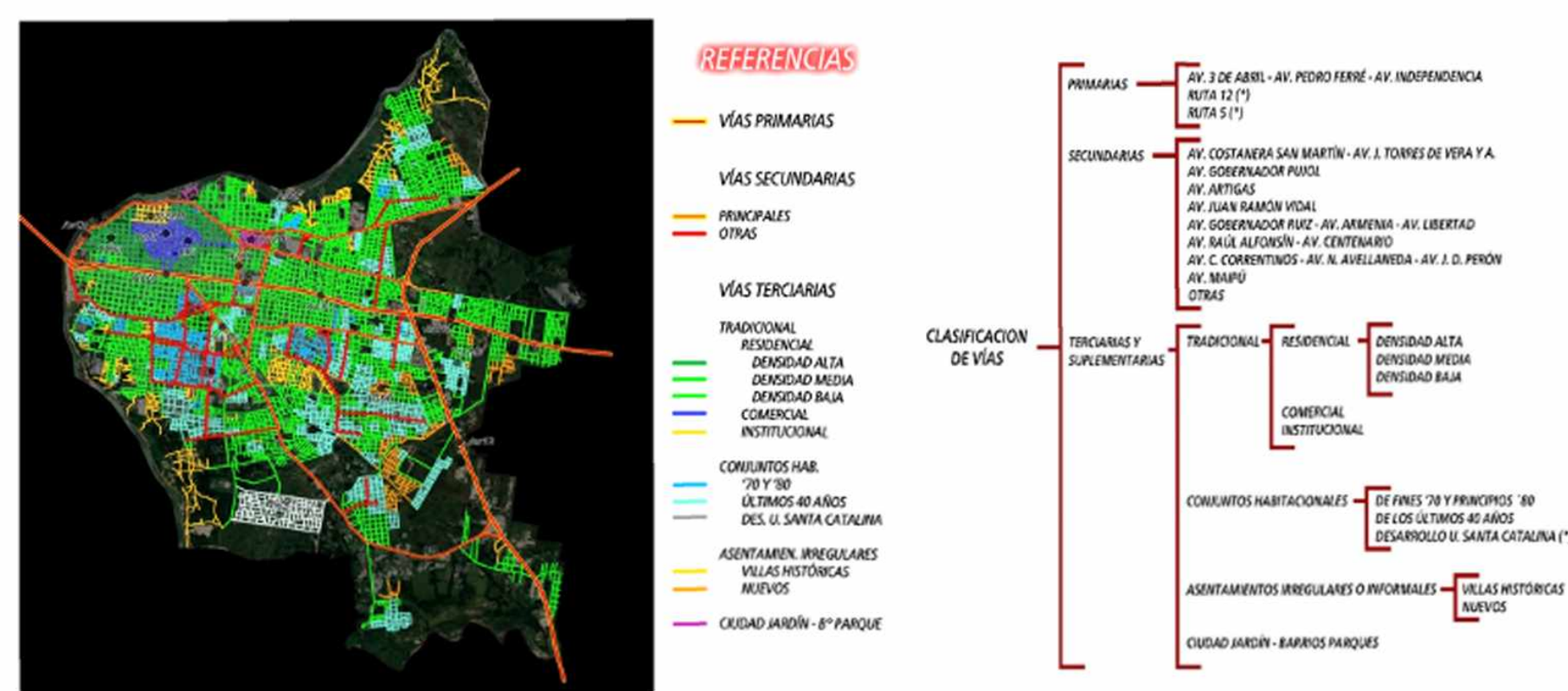
-Ordenamiento y sistematización gráfica de la información relevada en fichas, las cuales sirven como material de análisis para la construcción de tipologías y su caracterización.

- Análisis de datos y elaboración de conclusiones.

### Resultados y Discusión

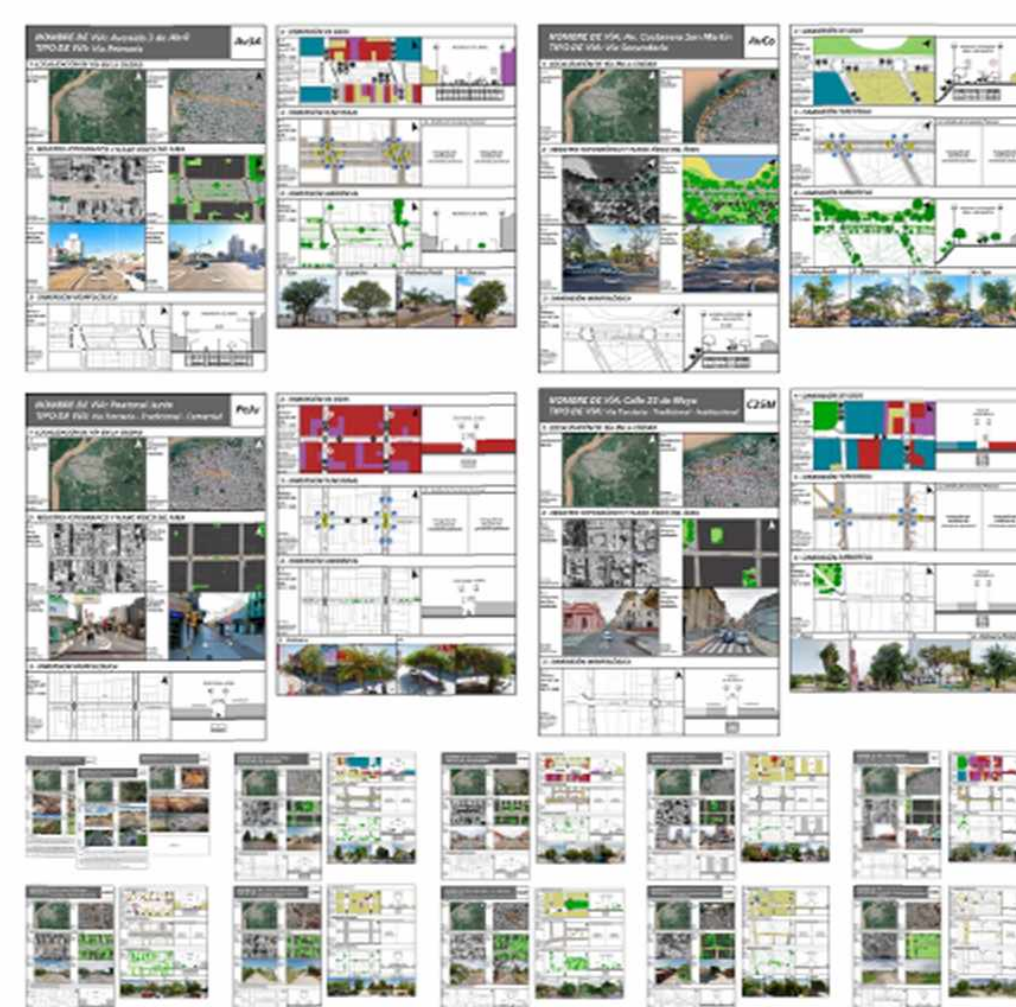
A partir de la investigación se demostró la hipótesis de trabajo planteada, la cual determinaba que no es posible plantear soluciones universales, sino el diseño y desarrollo de medidas ajustadas a las particularidades de las distintas calles que componen el sistema viario de la ciudad, para una correcta ejecución de políticas y acciones urbanas tendientes a producir mejoras en la movilidad y en la cualificación de este espacio público. Sin embargo, a pesar de las variaciones que se observen en la red, se pueden encontrar tipologías de situaciones que se repiten. Estas tipologías permiten funcionar como elementos intermedios entre el extenso universo de vías existentes y los casos particulares.

Se comprobó además que entre las calles no sólo varían en algunos casos los anchos de secciones y el modo en que se asignan los espacios de usos (para peatones, automovilistas, transporte público), sino que sus morfologías (alturas de las edificaciones), los usos (actividades preponderantes) así como el arbolado y las superficies verdes, plantean situaciones de partida diferentes desde donde pensar acciones tendientes a resolver la accesibilidad universal, la adecuación ambiental del espacio público, la vitalidad (complementación de usos y actividades) y a promover un tipo de movilidad más sustentable (priorización peatonal, ciclista y de los medios de movilidad masivos, menos contaminantes).



Mapa integral de red de vías.

Cuadro de clasificación de vías.



Fichas de vías (16).

ITEMS	ANCHO DE VÍA (m)	ANCHO DE VÍA (m)	% SUPERFICIE PAVIMENTADA (%)	ANCHO DE VÍA (m)	ANCHO DE VÍA (m)	ANCHO DE VÍA (m)	ANCHO DE VÍA (m)	ANCHO DE VÍA (m)	ANCHO DE VÍA (m)
VÍAS	ANCHO DE VÍA (m)	ANCHO DE VÍA (m)	% SUPERFICIE PAVIMENTADA (%)	ANCHO DE VÍA (m)	ANCHO DE VÍA (m)	ANCHO DE VÍA (m)	ANCHO DE VÍA (m)	ANCHO DE VÍA (m)	ANCHO DE VÍA (m)
VÍA PRIMARIA (PAV.)	46,00	62,55%	6,90%	14,42%	16,12%	13	COMERCIAL	SÍ	
VÍA SECUNDARIA (PAV.)	41,00	34,34%	13,95%	24,25%	27,46%	30	RESIDENCIAL - EXP. VERDES	SÍ	
VÍA SECUNDARIA (PAV.)	24,50	57,43%	13,45%	27,18%	1,93%	5	EQUIPAR.	SÍ	
VÍA SECUNDARIA (PAV.)	26,30	54,00%	8,55%	30,21%	7,24%	3	PUERTO	NO	
VÍA TERCERA TRADICIONAL RESIDENCIAL (PAV.)	13,20	38,70%	13,94%	46,79%	0,57%	9	RESIDENCIAL	SÍ	
VÍA TERCERA TRADICIONAL RESIDENCIAL (PAV.)	13,20	0%	1,18%	98,32%	0,50%	6	COMERCIAL	SÍ	
VÍA TERCERA TRADICIONAL COMERCIAL (PAV.)	13,20	42,81%	9,39%	47,80%	0%	0	COMERCIAL	SÍ	
VÍA TERCERA TRADICIONAL INSTITUCIONAL (PAV.)	10,00	50,46%	18,73%	30,82%	0%	0	EQUIPAR.	SÍ	
VÍA TERCERA CONJUNTOS HAB. (PAV.)	37,00	52,23%	14,87%	16,01%	17,89%	12	RESIDENCIAL	NO	
VÍA TERCERA CONJUNTOS HAB. (PAV.)	14,00	50,30%	10,42%	15,19%	24,09%	10	RESIDENCIAL	NO	
VÍA TERCERA CIUDAD JARDÍN (PAV.)	20,0/14,0	49,17%	14,19%	16,30%	20,34%	20	RESIDENCIAL	NO	
VÍA TERCERA ASENTAMIENTOS IRREGULARES (PAV.)	6,00	100% (USOS COMPARTIDOS)				13	RESIDENCIAL	NO	
VÍA TERCERA ASENTAMIENTOS IRREGULARES (PAV.)	8,00	100% (USOS COMPARTIDOS)				2	RESIDENCIAL	NO	

Tabla comparativa de vías.