

# Comunicaciones Científicas y Tecnológicas Anuales 2022

Docencia  
Investigación  
Extensión  
Gestión



DOCENCIA  
INVESTIGACIÓN  
EXTENSIÓN  
GESTIÓN



### **Dirección General**

Decano Facultad de Arquitectura y  
Urbanismo

Dr. Arq. Miguel A. Barreto

### **Dirección Ejecutiva**

Secretaria de Investigación

Dra. Arq. Venettia Romagnoli

### **Comité Organizador**

Herminia María ALÍAS

César AUGUSTO

María Victoria CAZORLA

Cecilia DE LUCCHI

Anna LANCELE SCOCCO

María Patricia MARIÑO

Aníbal PAUTAZZO

Lucrecia Mariel SELUY

Ludmila STRYCEK

### **Corrección de estilo**

Cecilia VALENZUELA

### **Diseño y Diagramación**

Marcelo BENÍTEZ

### **Edición**

Facultad de Arquitectura y Urbanismo

Universidad Nacional del Nordeste

(H3500COI) Av. Las Heras 727.

Resistencia. Chaco. Argentina

Web site: <http://arq.unne.edu.ar>

### **> Comisión evaluadora**

### **ISSN 1666-4035**

Reservados todos los derechos.

Resistencia, Chaco, Argentina. Octubre de 2023.

La información contenida en este volumen es absoluta responsabilidad de cada uno de los autores. Quedan autorizadas las citas y la reproducción de la información contenida en el presente volumen con el expreso requerimiento de la mención de la fuente.





# ESPACIO PÚBLICO Y SOSTENIBILIDAD. NUEVAS APROXIMACIONES Y ESTRATEGIAS FRENTE A LOS ODS

**Romano Pamies, Carla.;**  
**Roibón, María J.;**  
**Berent, Mario R.**

romanop.carla@gmail.com;  
majoroibon@gmail.com;  
mrberent@gmail.com

- Auxiliar de Primera  
Morfología 2 FAU UNNE –  
Becaria de iniciación de la  
SGCyT. Integrante PI 21C006.  
- Titular Morfología 2 FAU  
UNNE – Investigadora III.  
Directora PI 21C006. "La  
forma en el espacio público  
urbano. Aportes para ciudades  
inclusivas y sostenibles"  
SGCyT UNNE.  
Adjunto Arquitectura V UPC  
– FAU UNNE - Investigador II.  
Director PI 17C006. "Proyecto  
y sustentabilidad en la  
arquitectura y el urbanismo"  
SGCyT UNNE.

## RESUMEN

El presente trabajo es parte de una beca de iniciación, inserta en el PI 21C006 de referencia. Comprende el estudio de las ciudades y el espacio público tomando como premisa el diseño de áreas peatonales, para lograr la meta número 11 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que propone la Organización de Naciones Unidas (ONU), de lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. Se aborda una metodología desarrollada a partir de tres fases, las cuales incluyen cinco etapas operativas, encontrándose actualmente el avance en las etapas de relevamiento y confección del marco teórico del trabajo.

## PALABRAS CLAVE

Ciudad; movilidad; ambiente.

## OBJETIVOS

El objetivo principal del trabajo es "Definir estrategias que colaboren en la toma de decisiones sobre el diseño de urbano del espacio público contemporáneo, con énfasis en áreas factibles de ser peatonalizadas o semi peatonalizadas". Se consideran también los siguientes objetivos específicos:

- Generar un documento que colabore en la comprensión de los conceptos de lugar y recorrido como factor de conformación y estructuración del espacio público urbano.
- Releva y categorizar las alternativas de priorización peatonal.

- Releva casos verificables y exitosos en el contexto latinoamericano e internacional

- Analizar estrategias de intervención en ciudades del NEA

- Continuar y fortalecer la formación en el ámbito de la investigación y en temáticas referida al campo de la arquitectura de la ciudad, el urbanismo y el paisaje.

## INTRODUCCIÓN

La manera en que diseñamos las ciudades impacta directamente en nuestro estilo de vida, comportamiento, estado de ánimo y en cómo aprovechamos el tiempo; es por ello

que se aborda el estudio de la priorización de la movilidad peatonal, como motor del proceso de transformación urbana, y en este sentido, la premisa es la humanización del espacio, es decir, posicionar al usuario como eje de transformación.

Para crear ciudades inclusivas, es fundamental considerar las calles, plazas y espacios públicos de la ciudad como elementos que definen la identidad y la imagen de esta y como el reflejo de la cultura y la idiosincrasia de la sociedad que allí se desarrolla. En las últimas décadas, el espacio público de las ciudades sufrió un

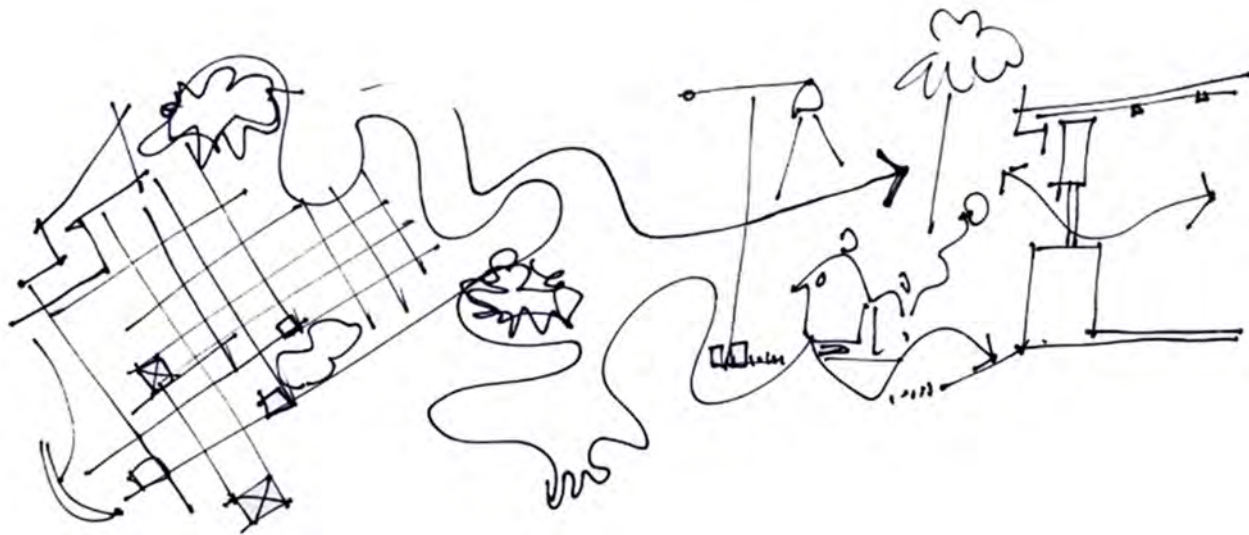


Figura 1. Interacción entre lo urbano y lo humano. Fuente: elaboración propia

proceso continuo de adaptación a la movilidad vehicular, que trajo como consecuencia aspectos relacionados con el gran consumo energético, la negación de espacios naturales y de la vida a escala del hombre o “dimensión humana”, como asegura el urbanista Jan Gehl (2014). Sumando a todo esto, en el marco del pos **COVID-19** se enfatiza la importancia de fortalecer las áreas públicas, tanto en calidad como en cantidad, siendo estas un componente clave de una ciudad sostenible. La crisis y la incertidumbre de la pandemia produjeron un replanteamiento de las ciudades en función de qué características tendría que tener el espacio público urbano.

De esta manera se entiende como fundamental abordar a escala local la problemática planteada, entendiendo la necesidad de que ciudades intermedias de la región den respuestas apropiadas, actuales y reales.

**MÉTODOS, TÉCNICAS Y ACTIVIDADES**

En cuanto a la modalidad operativa, se consideran tres fases: **a) cognoscitiva-exploratoria; b) analítica; c) conclusiones, pautas y recomendaciones.** Estas incluyen cinco etapas de desarrollo, basadas en una combinación de metodologías: analítica a partir del análisis de las partes o elementos para observar la naturaleza y examinar el hecho arquitectónico urbano particular; interpretativa, ya que se aborda el paradigma cualitativo, fenomenológico, que tiene como marco los textos de Norberg Schulz citados en la bibliografía; el estudio de casos, fundamental para la comprensión de abordajes de diseño urbano. De esta manera se define el siguiente esquema:

Para la determinación de observables se realizará la selección de áreas en las ciudades de Resistencia y Corrientes, capitales de las

provincias de Chaco y Corrientes, respectivamente. Posteriormente se procederá a la verificación de hipótesis y constatación de pautas.

**RESULTADOS**

A continuación, se presentan las primeras aproximaciones conceptuales a la problemática, en el marco de un mundo cada vez está más urbanizado, donde desde 2007 más de la mitad de la población mundial ha estado viviendo en ciudades, y se espera que dicha cantidad aumente hasta el 60 % para 2030, según datos de la ONU (Organización de las Naciones Unidas).

Las calles, las plazas y los espacios públicos de la ciudad son los que definen la identidad y la imagen de esta. Son el reflejo de la cultura y la idiosincrasia de la sociedad que allí se desarrolla y son fundamentales para crear ciudades inclusivas, para lograr la meta número 11 de los Objetivos de Desarrollo

FASE A: CONGNOSCITIVA Exploratoria	Etapas 1	Relevamiento
	Etapas 2	Marco teórico
FASE B: ANALÍTICA	Etapas 3	Análisis de casos
	Etapas 4	Selección y análisis de área de estudio
FASE C: CONCLUSIONES	Etapas 5	Propuesta. Pautas y recomendaciones

Cuadro de abordaje metodológico. Fuente: elaboración propia



Sostenible (ODS) que propone la Organización de Naciones Unidas (ONU), de lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. Diseñar la ciudad y el espacio público actual requiere la incorporación de criterios de sustentabilidad ambiental, calidad urbana y humanización de los espacios colectivos. Se presenta como indispensable que el sistema de espacios públicos tienda a priorizar la movilidad peatonal como fundamental conector de los itinerarios cívicos, institucionales y comerciales (Roibón, 2015).

Se considera en este marco el espacio público como un elemento fundamental del desarrollo urbano, entendiendo "lo colectivo" como la contraposición del espacio individual, que contribuye a construir la síntesis de la imagen de la ciudad. Es el escenario de convivencia social, donde cotidianamente transcurre la vida comunitaria y donde los servicios y actividades se distribuyen para satisfacer las necesidades colectivas. Su valoración supera las consideraciones meramente físicas y arquitectónicas, ya que su importancia se relaciona con la capacidad que tiene de propiciar el desarrollo social y las expresiones democráticas (Roibón *et al.*, 2015). En las últimas décadas, el espacio público de las ciudades sufrió un

proceso continuo de adaptación a la movilidad vehicular. La infraestructura como sinónimo de progreso, diseñada a partir de entender la vida desde la circulación automotriz, tiene como consecuencia aspectos relacionados con el gran consumo energético, la negación de espacios naturales y de la vida a escala del hombre o "dimensión humana", como asegura el urbanista Jan Gehl (2014).

Además, los medios motorizados con sus dimensiones y velocidades invaden el espacio urbano y obligan al peatón a utilizar ámbitos cada vez más reducidos, y en algunos casos hasta se produce una exclusión de aquellos, lo que perjudica la calidad de vida cotidiana y aumenta las posibilidades de accidentes. El trabajo adhiere a los conceptos de Corral (2009), quien señala que diseñar la ciudad y el espacio público, ordenar la movilidad y localizar las actividades pensando en los automóviles trae consigo enormes consumos de suelo y energía, agrava los problemas ambientales y la inaccesibilidad que sufren cada vez más sectores importantes de la ciudadanía. De esta manera, las ciudades más avanzadas están desarrollando redes no motorizadas, que consisten no solo en áreas peatonales, sino también en tramas en el tejido urbano que conectan

distintos itinerarios peatonales, recorren el centro, áreas comerciales, financieras y cívicas, así como otros puntos de interés con importantes flujos de personas.

Según el Estatuto del Espacio Público para Zonas Céntricas de Colombia, la propuesta de peatonalización consiste en que el área para la movilidad del peatón posea un tránsito vehicular restringido por horarios y tipos de necesidad, superficies diseñadas de forma continua como grandes andenes, importante arborización y mobiliario urbano de acuerdo con la situación específica. La semipeatonalización consiste en reformar la sección vial a través de la cual se logra el equilibrio entre el espacio para la movilidad, el peatón y el vehículo mediante una relación proporcionada. La reducción de la calzada vehicular, la ampliación de andenes y la arborización y dotación de mobiliario son elementos claves para su intervención.

La crisis y la incertidumbre de la pandemia produjeron un replanteamiento de las ciudades en función de que características tendría que tener el espacio público urbano. Según Clara Muzzio (2020),

El desafío es seguir haciendo ciudades mucho más disfrutables, inclusivas y resilientes (...). Esta crisis nos da la oportunidad de repensar



esas oportunidades que queremos promover en el espacio público. Me atrevo a decir que las ciudades post-pandemia van a ser mucho más humanas.

Uno de los aspectos más importantes es el mejoramiento de las condiciones urbanas y de movilidad; ciudades de todo el mundo ya están recuperando espacios para peatones y ciclistas con el fin de garantizar la distancia social que recomiendan las autoridades sanitarias. En Nueva York están abriendo las calles para facilitar el recreo social, y Milán anunció que reducirá los automóviles. En España hay varios ejemplos: el Ayuntamiento de Barcelona ampliará las aceras y "carriles bici" para facilitar el mantenimiento de la distancia de seguridad y minimizar los contagios.

Desde la red "Ciudades que Caminan" también proponen en su recientemente publicado informe **Reconexión. Recomendaciones para la nueva movilidad urbana** algunos consejos para mejorarla. Entre ellos, peatonalizar calles dejando solo el tráfico a motor necesario; crear espacios compartidos de prioridad peatonal y ampliar el destinado a los peatones para que puedan mantener la distancia social; implementar medidas de amabilidad con la naturaleza; potenciar

la movilidad a pie y en bici; instaurar la velocidad 30 como máxima en todo el espacio urbano o dedicar espacios para la infancia.

De esta manera se entiende como fundamental abordar a escala local la problemática planteada, entendiendo la necesidad de que ciudades intermedias de la región den respuestas apropiadas, actuales y reales.

## CONCLUSIÓN

Los espacios públicos urbanos pueden contribuir a la construcción de la estructura e identidad de la ciudad a partir de estrategias de diseño urbano sustentables, abordando la escala humana en relación con la priorización peatonal de calles, pasajes o áreas. Como señala Jan Gehl en el libro **Ciudades para la Gente** (2014), tanto las ciudades nuevas como las existentes deberán realizar cambios cruciales en las variables y prioridades que colocan en la balanza a la hora de trazar un plan urbano, apuntando específicamente a una mirada al diseño del espacio público de calidad, con énfasis en la importancia que tiene el hacer revivir la dimensión humana de los asentamientos urbanos. En este sentido, promover la incorporación de nuevas ofertas de peatonalización y de recualifica-

ción de las existentes en el espacio público urbano respondería a una tendencia que a nivel mundial se conoce como "redes de itinerarios peatonales" (Corral, 2009), que recorren distintos puntos de interés y conectan servicios, equipamientos, instituciones, centros cívicos e históricos, entre otros.

Así, se considera importante contribuir al desarrollo de una temática de actualidad, así como proporcionar aportes de nuevas estrategias de gestión y diseño sustentable e incluso en los espacios públicos de las ciudades del nordeste.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Allen, A.** (2000). *Sustentabilidad Ambiental y Hábitat*. Ed. Universidad Nacional de Mar del Plata.
- Bentley, I.; Alcock, A.; Murrain, P.; McGlynn, S. & Smith, G.** (1999). *Entornos Vitales. Hacia un Diseño Urbano y Arquitectónico más Humano*. Ed. Gustavo Gilli.
- Corral, Carlos** (2009). *Movilidad Sostenible en el Entorno Urbano*. Donostia-San Sebastián la Ciudad Peatonal. *Jornadas Muévete: Plan Movilidad Urbana Sostenible*. Murcia.
- Cullen, Gordon** (1974). *El Paisaje Urbano, Tratado de Estética*. Editorial Blume y Editorial Labor.

**Gehl, Jan** (2014). *Ciudades para la gente*. Editorial Infinito.

**Giedion, Sigfried** (2009). *Espacio, tiempo y Arquitectura*. Editorial Reverté.

**Hough, M.** (1995). *Naturaleza y Ciudad. Planificación Urbana y Procesos Ecológicos*. Ed. Gili.

**Norberg Schulz, C.** (1975). *Nuevos caminos de la arquitectura. Existencia, espacio y arquitectura*. Edit. Blume.

**Roibón, María José.** El diseño de espacios exteriores. Proyectos de intervención en el espacio urbano. ARQUITECTURA 3. UPC. FAU-UNNE.

**Yoshinobu, A.** (1982). *El diseño de espacios exteriores*. Editorial Gustavo Gili.

**Schjetnan, M.** (2008). *Principios del diseño urbano ambiental México*. Editorial Pax México.

**Bazant, J.** (2008). *Espacios urbanos: historia, teoría y diseño*. Editorial Limusa.

**Roibón, M.; Pilar, C.; Zorrilla, M. & Kozak Grassinii, N.** (2015). Áreas Peatonales en Entornos Urbanos.

La Sostenibilidad como Estrategia de Diseño. El caso de la ciudad de Salta. En *Revitalización de Áreas Metropolitanas, un debate abierto*. Primera edición. Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional del Nordeste.

**Fundación RACC** (2008). Criterios de movilidad. Las zonas peatonales.

**Munizaga Vigil, G.** (2014). Diseño Urbano. Teoría y Método. Ediciones Universidad Católica de Chile.

**Muzzio, C.** (2020). ¿Qué ciudades vamos a construir tras la pandemia? <https://ciudadesamigas.org/ciudades-inclusivas-coronavirus/>.

Brandão, P. (2014). Diseño Urbano e Interdisciplinariedad. *On the w@terfront*, 30, 58-72.

**ONU-Hábitat** (2020). *Espacio Público y COVID-19*. [https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/06/spanishfinal\\_public\\_space\\_key\\_messages\\_covid19.pdf](https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/06/spanishfinal_public_space_key_messages_covid19.pdf)

**Alcaldía de Palmira** (2015). *Estaduto de Espacio Público Municipio de Palmira*. Zona Céntrica. Peatonalización y Semipeatonalización.