



MOVILIDAD URBANA

Hacia una calle más habitable

Nuevas tecnologías y movilidad sostenible

MOVILIDAD URBANA

Hacia una calle más habitable: nuevas tecnologías y movilidad sostenible

Por un urbanismo más ágil y estratégico que haga un uso democrático de las nuevas tecnologías, más informado para tomar mejores decisiones por una ciudad sostenible.

Las nuevas tecnologías están transformando rápidamente nuestra sociedad y aunque no lo percibamos tanto, también nuestras ciudades y la forma de movernos en ellas. Muchos enfoques, métodos, instrumentos y tecnologías de análisis urbano, y de divulgación pública utilizados por empresas privadas superan los utilizados por las administraciones. Sin embargo, el planeamiento y la gestión de la ciudad aún se desarrollan bajo enfoques estrictamente formales, funcionalistas y desde compartimentos disciplinares estancos: los proyectos desde la arquitectura se confían a la intuición y al buen diseño; la calle como infraestructura y las redes urbanas son planificadas como una red tubería sin entender sus sinergias; y el planeamiento sigue basado en un zoning, estático en el tiempo y generalista en su definición. Hace falta aprovechar las nuevas tecnologías en el proyecto y la planificación del espacio-calle y de los barrios, atendiendo a la mejora de la movilidad y de la habitabilidad urbana.

En el urbanismo actual el concepto de "caminabilidad", "ciudad paseable", "walkable city" o "Vision Zero", es sinónimo de calidad urbana. Esta forma de abordar el espacio-calle, por así denominarlo con una connotación amplia y relacional, representa una oportunidad para impulsar y fomentar de manera más abierta y colaborativa el uso de las nuevas tecnologías de la información y comunicación (datos, plataformas, aplicaciones, sistemas de información geográfica, sensores, realidad virtual o aumentada, etc.) como una forma de crear proximidad y complicidad entre la administración y los ciudadanos.

La calle toma mucha importancia como espacio objeto de reflexión, sobre todo cuando se hace patente la necesidad de hacer una revisión del modelo "cochecentrista", que condiciona la forma de entender y concebir la vida urbana desde una visión que privilegia este medio de transporte. El espacio-calle conforma la principal red urbana de la ciudad, tanto por sus funciones de distribución y acceso, de configuración de lugares, de distribución, usos y de centralidad, y



Mapping urbano. Atlas temático y por colectivos sociales. Fuente: "Proceso de reflexión participada sobre los ejes transversales a la Meridiana" (M. Mayorga, X. Abadía, M. Ramos, T. López, M. P. Fontana y G. Clavera).

LA CASA DE TUS SUEÑOS...

..... HACELA REALIDAD EN

EXPOCASA
ARQUITECTURA | CONSTRUCCIÓN
AMBIENTACIÓN | INMOBILIARIA

17-18-19 ABRIL 2020

PREDFERIAL Sociedad Rural Rafaela

ORGANIZAN: OPERA, Ciudad de Rafaela, CAPSF, UCSF, Castellanos

COMERCIALIZAN: Sebastián Operto, Diego Ravasio

EXPOCASA RAFAELA@gmail.com :: WEB: #EXPOCASA RAFAELA

INGENIERÍA EN CIMENTACIONES

sentando bases desde 1997

Pilotes • Recalces • Inyecciones • Estudios de Suelos

Mariano Quirós 817 • 2300 Rafaela • Santa Fe • Argentina ingenieroringaramo@gmail.com 03492 434286 3492 512954

también de canal de flujos de personas, bienes e información. La calle, exige nuevas miradas, con nuevos enfoques e instrumentos.

Es necesario plantear este tema discusión considerando las políticas de peatonalización de ejes y zonas centrales, y con la implantación de áreas de prioridad invertida; con la propuesta de pacificación de vías rápidas; con las políticas de mitigación de los impactos; con las mejoras en el transporte público; con los planes de movilidad sostenible o con las supermanzanas. Por mencionar solamente algunos ejemplos que conforman un conjunto de propuestas, que con mayor o menor incidencia, responden al objetivo de humanizar el espacio urbano, reducir las externalidades negativas de las infraestructuras sobre la vida de los barrios, o también, combatir la contaminación, favorecer la libertad y seguridad de desplazamiento de los colectivos vulnerables, promover la cohesión social, la identidad de barrio y proteger al vecindario de la gentrificación.

Hacer unas ciudades y calles más habitables en términos ambientales, es cada vez más urgente. Como también es urgente promover soluciones políticas, económicas, sociales y a la vez técnicas que combatan la desigualdad socioespacial urbana. En otros términos, se trata de tender hacia cambios para una ciudad más justa, en la que los ciudadanos satisfagan el derecho a la centralidad y a una mejor y difundida calidad de vida urbana, a través de mejoras en las condiciones de los barrios, la accesibilidad, la movilidad y el diseño urbano para conseguir un espacio-calle morfológicamente, funcional y socialmente más equitativo.

Con este propósito, se ha realizado para el Ayuntamiento de Barcelona un estudio llamado "Proceso de reflexión participada sobre los ejes transversales a la Meridiana" (M. Mayorga, X. Abadía, M. Ramos, T. López, M. P. Fontana y G. Clavera).

Este está basado en nuevos enfoques, métodos e instrumentos y pretende complementar el proyecto de Transformación de la Avenida Meridiana. A este proyecto de pacificación de la avenida, que responde a una histórica reivindicación vecinal, se le suma la idea de fortalecer



las relaciones transversales y "coser los barrios". Se pretende así promover la identidad urbana en los cruces y esquinas de la ciudad y garantizar la continuidad y legibilidad urbana a partir de los movimientos peatonales cotidianos de los vecinos. Se trata de repensar esta autopista urbana existente, dentro de un nuevo modelo de ciudad, basado en la movilidad sostenible y en la recuperación del espacio-

calle como espacio público, haciendo énfasis en la mejora de las condiciones de los barrios y de las conexiones transversales.

El proceso de reflexión y la propuesta de estrategia urbana para el estudio de la Meridiana, son una verificación técnica, y a la vez participativa (que mezcla lo morfológico, con lo estadístico, con lo testimonial y perceptivo), que identifica patrones de la vida urbana de



Uno de los ejemplos más emblemáticos de urbanismo táctico en el mundo es el de Times Square, en Nueva York. En una noche de 2009 se incorporaron jardineras, silletería de fácil instalación y se cerró completamente el tráfico vehicular. Ahora los peatones disfrutan de un espacio público regenerado.

ByS S.R.L.
CONSTRUCCIONES METÁLICAS

Buttigliero y Stefani

RUTA NACIONAL Nº 34 - KM 53.8
TOTORAS, SANTA FE
(03476) 460561 / 467026
byssri@vaynet.com.ar
www.bysrli.com.ar

GEOTECNIA Marco Antonio Boidi
INGENIERIA Y CONSTRUCCION
Ingeniero Civil
Master en Mec. de Suelos
e Ing. de Cimentaciones

ESTUDIOS GEOTÉCNICOS
PILOTES - ESTRUCTURAS - PAVIMENTOS
REDES DE AGUA Y CLOACAS - OBRAS CIVILES

1º Junta 332 - Tel. 03492 437814 - RAFAELA (S.F.)
e-mail: ingboidi@arnet.com.ar

Ternium **ACEROS PARA CRECER** RedAcindar
INDUSTRIA | AGRO | CONSTRUCCIÓN

www.acerma.com.ar **ACERMA** info@agustinmasut.com.ar

MAS METALÚRGICA
ADRIÁN SANMARTINO

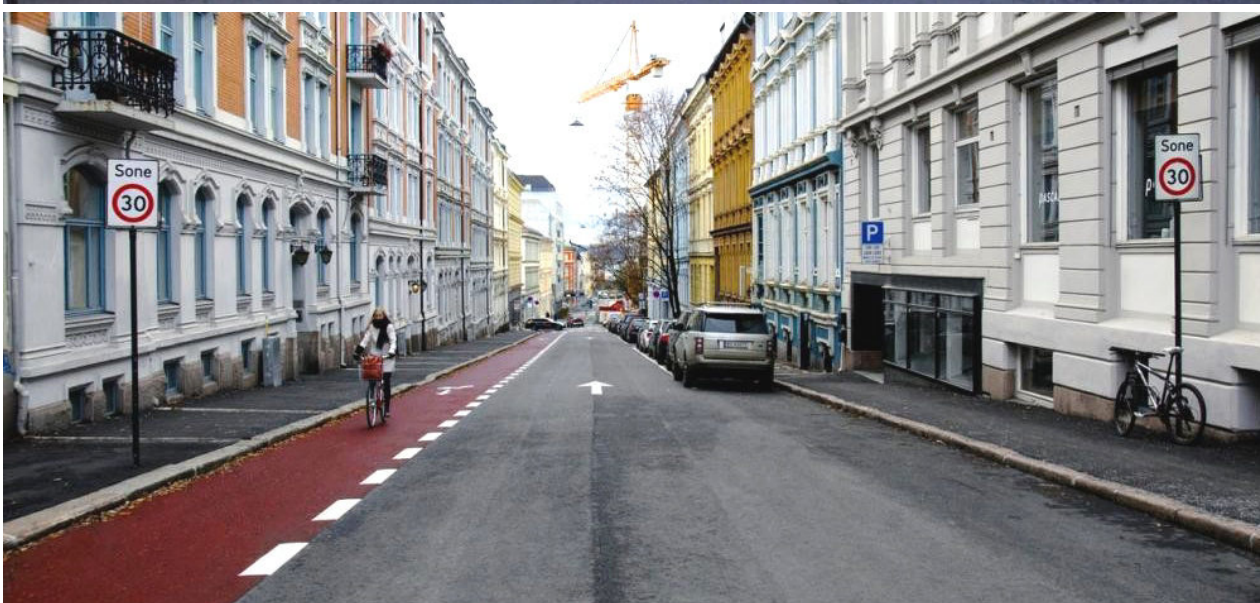
ALQUILER Y VENTAS DE EQUIPOS PARA LA CONSTRUCCIÓN

J. M. Williner 676 - (03492) 433333 - Rafaela (Sta. Fe)
www.masrafaela.com.ar

los barrios, para luego definir un sistema de ejes cívicos urbanos transversales y un sistema de cruces-plaza. Todo esto se realizó mediante una radiografía del espacio-calle y de los barrios, a través de un atlas cartográfico elaborado mediante un Sistema de Información Geográfica (SIG) con el cual se pueden visualizar, generar modelos y analizar —en interacción y en conjunto— mediante parámetros e indicadores, los patrones y tendencias sobre: cómo viven la ciudad los distintos colectivos sociales; cuáles son las condiciones de movilidad y accesibilidad; cuál es la calidad del espacio público; cuáles son las actividades y características socioeconómicas e incluso cuál es el grado de la vulnerabilidad frente a los procesos de gentrificación. Una radiografía que conforma una base de análisis útil para finalmente proponer criterios y posibles soluciones de intervención a lo largo de esa amplia franja urbana de calles y barrios.

Es necesario un urbanismo más ágil y estratégico, de barrios y de calles, que haga un uso democrático de las nuevas tecnologías, y que a su vez evite los riesgos de la corporativización, de la tecnocracia y del control "panóptico" de la ciudad; que tienda a ser más dinámico y atento a los cambios, a los acontecimientos, a las permanencias y a los procesos; a lo necesario y a lo superfluo, a lo cierto y a lo incierto, a lo singular y lo plural. Un urbanismo técnico, de proyectos urbanos y de políticas urbanas, intuitivo pero verificable, informado y documentado, socialmente comunicable y realmente participado, que cree proximidades y complicidades sociales dentro del consenso y del inevitable conflicto. Con un urbanismo mejor informado se podrán tomar mejores decisiones para tender hacia una movilidad y una ciudad más sostenible.

Cada ciudad merece su propio análisis, pero si consideramos el enorme crecimiento que tuvo en los últimos años la nuestra, tal vez sea tiempo de detenerse y repensarla para así evaluar si el actual enfoque es el mejor, o si es momento de repensar el urbanismo de Rafaela.



En Oslo (Noruega) se eliminaron los estacionamientos para hacer frente a la saturación. En un principio la idea fue mal vista por comerciantes pero contar con avenidas dedicadas al peatón en ocasiones puede favorecer el comercio y activar la actividad económica en el centro.



La refuncionalización de avenida Luis Fanti, surgió para dotar de una mayor seguridad a una de las arterias con mayor nivel de accidentología en nuestra ciudad.

