

VIII Simposio Internacional y XIV Jornadas Nacionales de Investigación-Acción en Turismo –
CONDET 2017: Desafíos del turismo para el desarrollo sostenible
Buenos Aires, 4, 5 y 6 de octubre de 2017

EJE TEMÁTICO: Turismo, Políticas y Desarrollo

**ANÁLISIS DEL ESPACIO URBANO COSTERO COMO ELEMENTO
CONFIGURADOR DE LA RED DE ESPACIOS PÚBLICOS. EL CASO DE
MIRAMAR, ARGENTINA.**

Mag. María José López
Facultad de Cs. Económicas y Sociales –UNMdP.
lopezmj@mdp.edu.ar

Lic. Valeria Faginas
Facultad de Cs. Económicas y Sociales –UNMdP.
valefaginas@gmail.com

Resumen:

El avance de una ciudad hacia su sustentabilidad requiere condiciones físicas, ambientales y sociales de los espacios públicos para la creación de ambientes integrados y amigables.

Los objetivos son analizar el espacio costero de Miramar como eje estructurante de la red de espacios públicos e identificar las condiciones que limitan o favorecen su funcionalidad social y permiten determinar su potencialidad como espacio amable y de transición.

Para ello, se identificaron los elementos físicos motrices de la estructuración de la red de espacios públicos (interfaces, nuevas naturalezas y ejes construidos o naturales, conectores o longitudinales). Y se establecieron indicadores para estimar sus condiciones de circulación y conexión como espacios de transición y de confortabilidad y atractividad como espacios amigables.

La metodología fue descriptiva y evaluativa. La recolección de datos se realizó a través de la observación *in situ*, información secundaria, mapeos y registros fotográficos.

El trabajo permitió identificar condiciones favorables y desfavorables del eje costero y establecer el grado de habitabilidad.

Palabras claves: Espacio público – Miramar – Ejes Estructurantes - Evaluación de la funcionalidad social – sustentabilidad social.

Abstract:

The path of a city towards its sustainability requires physical, environmental and social conditions of public spaces to the creation of friendly and integrated environments.

This study aims to analyze the coastal space of Miramar as a structural axis of the public spaces network and to identify the conditions that limit or favor its social functionality and allow to determinate its potencial as a friendly and transitional space.

For that, it has been identified the physical elements driving the structuring of the network of public spaces (interfaces, new natures and built, natural, connectors or longitudinal axes). Besides, it has been established indicators to estimate their

circulation and connection conditions as transition spaces, and comfortability and attractiveness as friendly spaces.

The methodology was descriptive and evaluative. Data collection has been done through in situ observation, secondary information, mapping and photographic records. This study allowed to identify favorable and unfavorable conditions of the coastal axis and to establish its habitability degree.

Keywords: Public space – Miramar – Structuring axes - Evaluation of social functionality - Social sustainability.

1. Introducción

En los últimos años, los destinos turísticos litorales consolidados se han visto ante la necesidad de revitalizarse y renovarse desde una concepción sustentable, integral y territorial. En este escenario, el análisis de la habitabilidad urbana de un destino, donde el turismo adquiere un carácter fundamental para la estructuración del desarrollo urbano, ofrece un marco a partir del cual estudiar la sustentabilidad de la ciudad.

Asimismo el espacio público, adquiere un papel relevante en las ciudades al comprender su presencia como uno de los principales indicadores para que un destino sea más sustentable a partir de sus beneficios sociales y ecológicos (Rendón Gutiérrez, 2010). Por lo cual, ha sido revalorizado en las políticas de regeneración y recualificación urbanas como elemento estructural del sistema urbano que ofrece grandes oportunidades para generar condiciones de habitabilidad y funcionalidad social que impacten en la calidad ambiental y calidad de vida.

En este sentido, es necesario visualizar la ciudad constituida en redes físicas de espacios públicos, la cual se define como “una rica malla de relaciones entre diversos elementos de valor urbano, que permiten reforzar con equidad las condiciones de vida de sus habitantes y consolidar su identidad” (Rangel Mora, 2012, p.43). Los ejes ambientales urbanos, definidos como “linealidades naturales o naturalizadas que por sus características morfológicas pueden llegar a ser estructurantes fundamentales de la red de espacios públicos de ciudad que los contiene” (Rangel Mora, 2007a, p.2).

En este contexto, los objetivos del trabajo son: analizar el espacio ambiental urbano costero de Miramar como eje estructurante de la red de espacios públicos e identificar las condiciones que limitan o favorecen su funcionalidad social y permiten determinar su potencialidad como espacio amable y de transición.

Para ello, como estrategias metodológicas, por un lado se identificarán los tres elementos físicos motrices para el análisis de la estructuración de la red de espacios públicos (Rangel Mora, 2007b):

-Interfaces: aquellos lugares urbanos cuyo valor socio-cultural, actual o potencial, hace factible su desarrollo como centros de irradiación de dinámicas y máxima atracción de flujos, tanto para residentes como para turistas.

-Nuevas naturalezas: son espacios predominantemente naturales, internos o cercanos a ciudades, que prestan valores necesarios para propiciar dinámicas ecológicas, económicas, administrativas y de enriquecimiento de la imagen del lugar. A su vez permiten la ampliación de la biodiversidad urbana, el contacto ambiental, la generación de empleos a la comunidad, el auto mantenimiento del lugar y/o la identificación del mismo. Pueden llegar a ser interfases urbanas.

-Ejes, construidos o naturales, conectores o longitudinales los conectores son los tramos viales perpendiculares o angulares que deben articular ejes mayores y menores o vías locales, interfases y nuevas naturalezas. Los longitudinales, se corresponden linealidades desarrolladas a lo largo de las dimensiones más extensas de la

ciudad, que por cubrir mayores distancias son las más usadas o de mayor potencialidad para estructurar la red que se proponga, en razón de su localización, características de diseño y calidad ambiental.

Por otro lado, se establecerán indicadores de referencia para estimar sus condiciones como espacios de transición y amigables o inclusivos en función de dos tipos de parámetros fundamentales:

- *Parámetros descriptivos evaluativos de la estructura física espacial en función de su potencialidad como espacios de transición e integración:* entendidos como aquellos que aborden la accesibilidad, transitabilidad (vehicular y/o peatonal) grata y segura, la continuidad en la circulación y conexión territorial.

- *Parámetros descriptivos evaluativos de su función social en relación a su potencialidad como espacios amigables:* vinculados al análisis de los tipos y condiciones de acceso y uso, confortabilidad, seguridad, la presencia y condiciones de equipamiento y grado de integración social.

La metodología utilizada es descriptiva y evaluativa, con el fin de analizar el espacio costero como eje fundamental y estructurante. La recolección de datos se realizó a partir de métodos cualitativos como la observación *in situ*, la revisión de información secundaria, mapeos y registros fotográficos.

Cabe aclarar que el sector espacial costero fue seleccionado como área de estudio por ser uno de los ejes físico urbano principales del destino, con gran valor territorial, turístico, social y ambiental. Por lo cual, se entiende que su desarrollo y mejoramiento definitivamente va a generar efectos positivos sobre la mayor cantidad de población.

Sin lugar a dudas, el avance de una ciudad hacia su sustentabilidad, requiere de condiciones físicas, ambientales y sociales de los espacios públicos para la creación de ambientes integrados, seguros, inclusivos, agradables y confortables que favorecen la circulación, seguridad, diversidad y sociabilidad propiciando la cohesión social y contribuyendo a mejorar la calidad de vida y convirtiendo así la ciudad en un lugar atractivo para vivir o visitar.

El estudio de los ejes ambientales como ejes estructurantes urbanos es un mecanismo que permitió identificar condiciones favorables y desfavorables del espacio para incorporarse a la vida urbana y establecer el grado de habitabilidad urbana de este espacio público costero central del destino turístico de Miramar.

Específicamente, se evaluaron condiciones de desplazamiento y circulación, de conexión e integración con el territorio, de confortabilidad y de atractividad que contribuyen al bienestar de los usuarios (turistas y residentes) y se estableció el rol del eje costero como espacio de transición y amigable.

2. La habitabilidad en el contexto del desarrollo urbano sostenible.

En los últimos años, los destinos turísticos litorales consolidados se han visto ante la necesidad de revitalizarse y renovarse desde una concepción sustentable, integral y territorial. En este escenario, el análisis de la habitabilidad urbana de un destino, donde el turismo adquiere un carácter fundamental para la estructuración del desarrollo urbano, ofrece un marco a partir del cual estudiar la sustentabilidad de la ciudad.

La construcción de ciudades sustentables se orienta a la conformación de sitios habitables, seguros, justos, de socialización, que preserven sus características culturales y ambientales y permitan el desarrollo del ser humano, sin comprometer el medio ambiente de las generaciones futuras.

La habitabilidad dentro de un sistema urbano sustentable sería una condición que articula al subsistema social y físico espacial, que permite evaluar las condiciones del hábitat desde ambas perspectivas y que se inserta primordialmente dentro del eje de bienestar y equidad social del desarrollo sustentable.

Asimismo el espacio público, adquiere un papel relevante en las ciudades al comprender su presencia como uno de los principales indicadores para que un destino sea más sustentable a partir de sus beneficios sociales y ecológicos (Rendón Gutiérrez, 2010). Por lo cual, ha sido revalorizado en las políticas de regeneración y recualificación urbanas como elemento estructural del sistema urbano que ofrece grandes oportunidades para generar condiciones de habitabilidad y funcionalidad social que impacten en la calidad ambiental y calidad de vida.

En este sentido, el presente trabajo propone un análisis de las condiciones de habitabilidad de los espacios públicos urbanos, ligadas a la dimensión social de la sustentabilidad.

El espacio público es el lugar donde se une la ciudad y sus ciudadanos. Por lo cual, adquiere un carácter particular como elemento estructurante de la vida y del sistema urbano. En este sentido, la capacidad del espacio público para fomentar la vida pública tanto física como socialmente a partir de la generación de condiciones de habitabilidad y funcionalidad social, se transforma en vital y determinante para la calidad ambiental de las ciudades.

La calidad ambiental es entendida como las condiciones óptimas que rigen el comportamiento del espacio habitable, producto de la interacción de variables ecológicas, económicas, socio-culturales, funcionales, morfológicas, tecnológicas, estéticas, para la conformación de un hábitat saludable, confortable y capaz de satisfacer los requerimientos básicos de sustentabilidad de la vida humana y en interacción social dentro del medio urbano (GICAU, 2004 *op cit* Rangel Mora, 2009).

De esta manera, las mejoras del espacio público de un destino turístico poseen un efecto revitalizador del entorno urbano y dinamizador de la imagen y representan una de las estrategias de renovación más relevantes; al entender estos espacios como elementos articuladores y estructurantes del tejido urbano, generadores de significados e imágenes del destino, lugar de encuentro privilegiado para la recreación, la interacción y

la convivencia social, la pervivencia de los sistemas naturales en lo urbano y regulador de las condiciones ambientales urbanas y facilitador de los movimientos circulatorios (Rangel Mora, 2012; Simancas Cruz *et. al*, 2010).

El espacio público como abierto, libre y apto para el desarrollo de necesidades colectivas para la vida pública existe a partir de la presencia de un espacio privado, contrario pero complementario. Así, el reconocimiento integral y la potenciación del espacio público como esfera urbana compleja que cumple funciones de conectividad, sociabilidad, recreación y conservación, en combinación armónica con intervenciones en los espacios privados, impulsará el logro y la integración de los ciudadanos en pos del beneficio colectivo (Rangel Mora, 2012).

A partir de esta noción de espacio público es posible identificar aspectos que hacen a su función física-estructural y social. Por un lado, desde la óptica física, este espacio ordena las relaciones entre los elementos propios de la trama urbana y las formas de movilidad y permanencia de las personas, articulando y consolidando la ciudad. Por otro lado, en cuanto a su funcionalidad social, partir del reconocimiento de la contribución que hacen los espacios públicos urbanos al bienestar de los ciudadanos (Chiesura, 2004).

La habitabilidad de los espacios públicos urbanos es la cualidad de sus espacios que define su capacidad para satisfacer las necesidades de individuos que ocupan, usan y habitan esos espacios y está asociada a la calidad ambiental y, por consiguiente, permite analizar el grado de sustentabilidad de las ciudades que los contienen.

Los atributos o cualidades que constituyen elementos clave para la habitabilidad de los espacios públicos son aspectos asociados a la accesibilidad, movilidad, continuidad, permeabilidad, emplazamiento, dotación uniforme de infraestructuras, de servicios, de mobiliario urbano, de espacios verdes, de equipamientos, de elementos de patrimonio simbólico cultural y la disponibilidad real de transporte público, entre otros.

Asimismo, el análisis de estas cuestiones permite identificar el grado en que los espacios públicos se constituyen en espacios de transición y de interconexión y su potencialidad como espacios amigables para sus usuarios.

Un espacio de transición puede ser entendido como un atajo que hace despejado y posibilita el acceso a distintas oportunidades que la ciudad ofrece. Es un conector espacial y social que articula e integrado, dando continuidad a los espacios y eliminando los impactos negativos, sociales y territoriales, que tiene su ausencia. En definitiva, es un espacio de pasajes y enlaces múltiples, proveedor de servicios, articulador de territorios próximos y distantes y motor de desarrollo del entorno.

Los espacios amables se consideran lugares más humanos y agradables. La humanización del espacio urbano (Gehl, 2006) implica diseñar espacios urbanos que reconozcan las ventajas de agradar desde la perspectiva del ojo humano, dónde todos experimentan la vida urbana. Eso implica ciudades con condiciones y seguridad para caminar, espacios públicos que inspiran la convivencia y motivan al uso y transporte público de calidad. Son lugares inclusivos, que permiten la integración social y promueven el derecho a la ciudad. Las personas pueden entrar y permanecer en los

distintos espacios amables sin ser excluidas por condición física, social o económica. Son espacios atractivos y equitativos tanto sociales como territorialmente, que garantizan la accesibilidad a los bienes, servicios y contactos con las demás personas.

El conjunto de espacios públicos y áreas verdes públicas de un área urbana pueden ser concebidos como un sistema que cumple una importante función de vertebración del territorio urbanizado. Ellos pueden identificarse como elementos medulares en la tarea de articular e integrar física y socialmente la ciudad a través de una red de espacios públicos que promueven el acceso a los espacios urbanos y facilitan el movimiento espacial y el intercambio económico, social y cultural.

La red de espacios públicos debiera ser funcional, confortable, segura y atractiva. La presencia de estas características que lo hacen habitable tiene la capacidad para facilitar el desarrollo de las personas.

3. Caso de estudio

El Partido de General Alvarado se ubica en el sudeste de la Provincia de Buenos Aires, sobre la costa del Océano Atlántico, tiene una superficie de 1.677km². Limita al noreste con el partido de General Pueyrredón (Mar del Plata); al noroeste con el partido de Balcarce; al sudoeste con el partido de Lobería y al sudeste con el mar Argentino.

Miramar es la cabecera del partido y un importante centro turístico de sol y playa, que se encuentra a 48 km de Mar del Plata y a 448 km de Buenos Aires. El resto de las localidades del partido son Mar del Sur, pequeña villa balnearia ubicada a 16km de Miramar, Comandante Nicanor Otamendi y Mechongué, ambas localidades de perfil agrícola y el pequeño paraje de Centinela del Mar.

La ciudad de Miramar cuenta con una población de 29.433 habitantes según datos del último censo de INDEC en 2010 y concentra las actividades estatales político administrativas y la mayor cantidad de servicios de educación, salud, seguridad y justicia del partido.

El principal eje de conexión vial es la Ruta Provincial N° 11, paralela al frente costero de Miramar, con el Partido de General Pueyrredón y con la localidad de Mar del Sur. Otro eje de importancia es la Ruta Provincial N° 88, que atraviesa el interior del partido, también en forma paralela a la costa, y que lo vincula con Mar Del Plata hacia el noreste y con Necochea hacia el sudoeste. El tercer eje en importancia es la Ruta Provincial N° 77 que, perpendicular a las otras, vincula a Miramar con el interior del partido. Hacia el interior de la Provincia se vincula a través de la ruta a Mechongué, con Balcarce y Lobería, con rutas pavimentadas. Si bien falta una accesibilidad directa pavimentada entre Miramar y Otamendi se vincula a través de la ruta 88 y un desvío mejorado de 16 Km.

El destino cuenta con un frente costero de las de 10 km de playas amplias que se destacan por su entorno familiar y tranquilo. La zona costera que es donde se concentran residentes y turistas tiene un buen nivel de dotación servicios urbanos de infraestructura y equipamiento comunitarios básicos, aunque en materia de transporte de pasajeros el déficit es muy marcado al no tener servicio público urbano de transporte

local que conecte regularmente a las poblaciones tanto dentro de cada planta urbana como las conexiones que las vinculan entre sí, lo que dificulta la comunicación entre sus localidades, restringiendo la movilidad interna, suplantado por servicios de coches de alquiler (taxis y remises). Cabe destacar que dentro de la ciudad el uso de motos y bicicletas como medio de transporte está muy generalizado aunque no posee las condiciones adecuadas (como una red de bicisendas o estacionamientos) para su efectivo desarrollo. Además, cabe la ciudad no posee semáforos, lo que dificulta los desplazamientos tanto vehiculares como peatonales.

Mapa 1: Esquema territorial



Fuente: CFI, 2014

En cuanto a su diseño urbano, la ciudad posee cuatro diagonales que confluyen a cuatro plazas centrales y una calle peatonal de gran movimiento comercial que une las plazas centrales con la Avenida Costanera. Además posee siete avenidas, y sólo sobre ellas está permitida la edificación de edificios de gran altura. En las calles interiores sólo se permiten chalets de baja altura.

La modalidad turística predominante es la de sol y playa. En 2013 se elaboró el Plan Maestro de Gestión e Innovación Turística para el partido (Plan 12 M), con el cual se intenta convertir a General Alvarado en un destino sustentable (CFI, 2014). La ciudad recibe aproximadamente 30.000 turistas por temporada. La mayoría de los visitantes procede de la Ciudad de Buenos Aires (CABA) y alrededores (GBA), dando cuenta en conjunto del 60%. El resto de la Provincia de Buenos Aires aporta un 22% adicional, en tanto un 16% procede del interior del país. El 82.6% de los visitantes se

moviliza en auto propio, en tanto que 17.4% lo hizo en micro. Lo cual representa un importante aumento del parque automotor en la ciudad y concentración vehicular en la zona costera con problemas de déficit estacionamientos.

4. Estrategia metodológica

Cabe aclarar que el sector espacial costero fue seleccionado como área de estudio por ser uno de los ejes físico urbano principales del destino, con gran valor territorial, turístico, social y ambiental. Por lo cual, se entiende que su desarrollo y mejoramiento definitivamente va a generar efectos positivos sobre la mayor cantidad de población.

La metodología utilizada es descriptiva y evaluativa, con el fin de analizar el espacio costero como eje fundamental y estructurante y su rol como espacio amigable y de transición

Se entiende que la escena urbana se caracteriza por reunir un conjunto de elementos que crean entre si un determinado ambiente. La calidad de este ambiente estará vinculada a las condiciones del espacio y su repercusión sobre las personas. En este camino, los objetivos del trabajo son:

- Analizar el espacio ambiental urbano costero de Miramar como eje estructurante de la red de espacios públicos.
- Identificar las condiciones que limitan o favorecen su funcionalidad social y permiten determinar su potencialidad como espacio amable y de transición.

Los ejes ambientales urbanos son definidos como *linealidades naturales o naturalizadas que por sus características morfológicas pueden llegar a ser estructurantes fundamentales de la red de espacios públicos de ciudad que los contiene* (Rangel Mora, 2007b:2).

En este sentido, por un lado se identificaron y mapearon los tres elementos físicos motrices para el análisis de la estructuración de la red de espacios públicos (Rangel Mora, 2007b):

- *Interfaces*: aquellos lugares urbanos cuyo valor socio-cultural, actual o potencial, hace factible su desarrollo como centros de irradiación de dinámicas y máxima atracción de flujos, tanto para residentes como para turistas. Las interfaces podrán ser calificadas como “mayores” o “menores según localización. Pretenden fomentar el intercambio social, el desarrollo y la recreación personal.
- *Nuevas naturalezas*: son espacios predominantemente naturales, internos o cercanos a ciudades, que prestan valores necesarios para propiciar dinámicas ecológicas, económicas, administrativas y de enriquecimiento de la imagen del lugar. A su vez permiten la ampliación de la biodiversidad urbana, el contacto ambiental, la generación de empleos a la comunidad, el auto mantenimiento del lugar y/o la identificación del mismo. Pueden llegar a ser interfases urbanas.

- *Ejes, contruidos o naturales, conectores o longitudinales*: los conectores son los tramos viales perpendiculares o angulares que deben articular ejes mayores y menores o vías locales, interfases y nuevas naturalezas. Los longitudinales, se corresponden linealidades desarrolladas a lo largo de las dimensiones más extensas de la ciudad, que por cubrir mayores distancias son las más usadas o de mayor potencialidad para estructurar la red que se proponga, en razón de su localización, características de diseño y calidad ambiental.

Por otro lado, se ha realizado una revisión bibliográfica sobre criterios y aspectos relativos a la funcionalidad y el grado de habitabilidad de los espacios públicos urbanos. Luego se seleccionaron variables e indicadores que permitieron evaluar el espacio costero de Miramar desde los objetivos de la sustentabilidad urbana y la cohesión social en función del rol del espacio costero para la integración espacial y social.

En función de ellos se elaboró una ficha de relevamiento que permitió ponderar el grado de adaptación de las condiciones observables del eje costero para satisfacer las necesidades vinculadas a la circulación, conexión, confort y atracción del espacio público y su rol como espacios de transición y amigables o inclusivos en función de dos tipos de parámetros:

- *Parámetros descriptivos evaluativos de la estructura física espacial en función de su potencialidad como espacios de transición e integración*: entendidos como aquellos que aborden la accesibilidad, transitabilidad (vehicular y/o peatonal) grata y segura, la continuidad en la circulación y conexión territorial.

- *Parámetros descriptivos evaluativos de su función social en relación a su potencialidad como espacios amigables*: vinculados al análisis de los tipos y condiciones de acceso y uso, confortabilidad, seguridad, la presencia y condiciones de equipamiento y grado de integración social.

La recolección de datos se realizó a partir de métodos cualitativos como la observación *in situ*, la revisión de información secundaria, mapeos y registros fotográficos.

El análisis del mapeo del eje costero urbano y la ponderación de las **condiciones físicas** del espacio identificadas *in situ* y relevadas en ficha permitió establecer el grado de habitabilidad urbana del espacio público se estimó a partir de la evaluación de aquellas condiciones favorables o no del eje ambiental urbano costero y su potencialidad como espacio de transición para la integración espacial y espacios amigables para el bienestar y la integración social como componente fundamental del desempeño sustentable de las ciudades.

5. Resultados

En relación al primer objetivo y bajo una perspectiva sistémica que visualizar la ciudad como una red física de espacios públicos, estructurada a partir de determinados elementos motrices: interfaces, nuevas naturalezas y ejes contruidos o naturales,

conectores o longitudinales (Rangel Mora, 2007b) y con el fin de **analizar el espacio ambiental urbano costero de Miramar como eje estructurante de esta red de espacios públicos**, se identificaron y describieron dichos elementos considerando su importancia en tamaño y flujo de personas (imagen 1).

Miramar, al igual que el resto de los balnearios de la costa bonaerense que se encuentran ligados al desarrollo del turismo de sol y playa, presenta una disposición espacial particular. Su nacimiento como balneario conllevó a la conformación de su configuración espacial en torno al frente costero, entendiendo a la playa como el principal atractivo convocante de los flujos turísticos y el espacio articulador del desarrollo del destino. De esta manera este sector se convirtió en uno de los ejes físico urbano principales de Miramar, con gran valor territorial, turístico, social y ambiental. Esta linealidad que le otorga el espacio costero a la ciudad implica que muchos de sus espacios públicos se articulen a éste y, de esta forma, configuren su red considerando su acceso y disfrute. En Miramar, los elementos que permiten el movimiento en la red y, a partir de los cuales se da esta estructuración son los siguientes:

Nuevas naturalezas

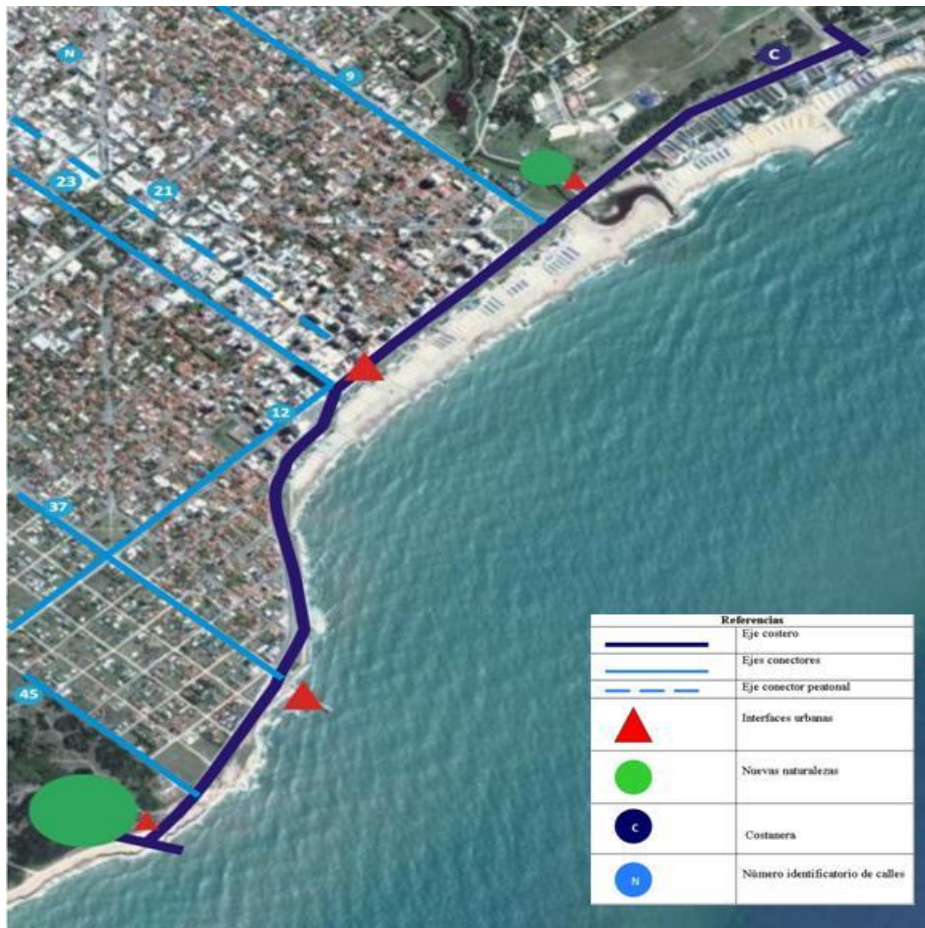
El Parque Patricios y el Vivero Municipal son identificados como nuevas naturalezas al constituirse como espacios predominantemente naturales, que aunque haya habido intervención humana en su concepción, favorecen el desarrollo de dinámicas ecológicas, económicas, administrativas y de mejora y fortalecimiento de la imagen de Miramar.

Por un lado, el Parque de “Los Patricios” se encuentra localizado en la Avenida 9 entre las calles 18 y 24 (extendiéndose hasta la calle 12 o fin de la ruta interbalnearia 11). En su extremo sur posee un lago artificial producto del ensanchamiento del curso del arroyo “El Durazno”, el cual atraviesa el parque en toda su longitud. Dentro de este cuerpo de agua se encuentran dos islas artificiales unidas por puentes entre sí. Se identifica como hábitat de distintas especies de aves como gallaretas, garzas blancas, patos y cisnes de cuello negro. Este espacio termina en la costa, donde desemboca el arroyo al mar dentro del sector perteneciente a la playa pública. Su importancia radica en que se trata de un espacio natural que actúa como el segundo pulmón verde de la ciudad y, a su vez es utilizado para el paseo, descanso y recreación.

Por otro lado, el Bosque Vivero Dunícola “Florentino Ameghino” es una extensión forestal de coníferas creada en 1923 por un decreto con el objetivo de fijar y forestar dunas vivas que rodeaban Miramar e imposibilitaban la instalación de proyectos inmobiliarios. Hoy en día se trata de una reserva natural de relevancia al contar con más de 41 especies botánicas, 25 especies de mamíferos, 66 de aves, variados anfibios, entre otras. Se lo reconoce por ser la primera experiencia de forestación dunícola en América y productor de árboles madre productores de semillas para su multiplicación en todo el país. Además, se destaca su función turístico-recreativa al permitir la práctica de distinto tipo de actividades en su interior. Particularmente en su confluencia con el frente costero, se encuentra una de sus entradas y un espacio externo al vivero utilizado para la práctica recreativa.

Si bien ambos espacios tienen rasgos que los ubican dentro de esta categoría y se constituyen como lugares verdes que contribuyen a la calidad ambiental del destino, su aporte difiere en cuanto a sus dimensiones. El Vivero Municipal cuenta con una superficie de 502 hectáreas, mientras que el Parque de los Patricios sólo posee 2 hectáreas. En cuanto a su estado y a la preservación de sus condiciones ambientales, se puede observar en general un buen estado del parqueizado y trabajos desde la Dirección Forestal en todos estos espacios con la reposición y/o reacondicionamiento de plantines y arbustos. Particularmente en cuanto al Parque, pueden observarse presencia de basura en el lago artificial, lo cual afecta al mantenimiento de la calidad ambiental de este espacio. Considerando sus características y potencialidades como espacios propicios para la satisfacción de necesidades humanas de intercambio social, desarrollo y recreación personal, ambos espacios también se constituyen como interfases urbanas.

Imagen 1. Mapa de elementos motrices de la ciudad de Miramar en torno al frente costero como estructurante de la red de espacios públicos.



Fuente: elaboración propia en base a imágenes de Google Maps 2017

Interfaces

El Muelle de Pescadores, ubicado en la intersección de la Avenida Costanera y 37, cuya estructura actual data de 1934, es un lugar emblemático para la ciudad y permite obtener una vista panorámica de la costa miramarense. A su vez constituye un punto para la práctica de pesca deportiva y un lugar de encuentro social característico

para los residentes de la ciudad. Así, se convierte en un lugar urbano cuyo valor socio-cultural permite su desarrollo como centro de irradiación de dinámicas e incluso posible atracción de flujos turísticos.

Por otra parte, se destacan como interfaces urbanas las desembocaduras de la avenida 23 y la calle 21 (peatonal de la ciudad). En esta última se encuentra una oficina de información turística del municipio y la sede de las autoridades de la Secretaría de Turismo, Cultura y Deportes. Además, se trata de un sector que cuenta con una “estación saludable” y juegos infantiles.

El Parque de los Patricios en su rol de interfaz permite la práctica de actividades recreativas como caminatas, paseos en bicicleta y en bote por el arroyo, juegos infantiles, entre otras, y se constituye como un lugar de encuentro al poseer espacios para sentarse y estar al aire libre. Además, allí se sitúa la muestra de murales y esculturas de las últimas tres ediciones de la bienal internacional de arte mural, evento que lo convierte en un atractivo turístico posible de visitar todo el año. El Vivero Municipal como espacio público de carácter recreativo, posee una pista de karting y de cuatriciclos, complejos gastronómicos, sectores de fogones, proveedurías, juegos infantiles, circuitos autoguiados, alquiler de bicicletas y caballos, el Museo Hermengo y la “Gruta de Lourdes”. Puntualmente, el espacio vinculado al frente costero se caracteriza por la presencia de uno de sus accesos (Avenida Costanera), la Baliza “Punta Hermengo” y el “Cristo de la Hermandad”. Además, este sector de la avenida hasta su extremo sur (lugar de emplazamiento del Complejo Frontera Sur) es utilizado por turistas y residentes como un corredor saludable para la práctica de actividades deportivas y recorrido por cuatriciclos y demás vehículos todo terreno.

En todos estos casos se trata de núcleos de interacción y encuentro social, esparcimiento y recreación y con el potencial para la educación ambiental. Según su grado de apropiación social e inserción urbana pueden clasificarse en más o menos relevantes para la red de espacios públicos. En cuanto a su apropiación, todos estos espacios son utilizados tanto por turistas como por residentes, por lo cual no se observa en una primera instancia conflictos entre estos grupos por el acceso y el disfrute de los espacios. Sin embargo, el muelle de los pescadores se destaca en importancia por ser reconocido por los residentes como un lugar de encuentro clave para Miramar. Por otro lado, en relación a su inserción en la trama urbana, el muelle, el espacio comprendido entre las calles 23 y 21, y el parque de los patricios, tienen una ubicación privilegiada al encontrarse en las desembocaduras de los principales ejes conectores de la ciudad y estar integrados en la red urbana. En cuanto a los conflictos de uso que presentan, en su mayoría se ven en el sector costero del Vivero, donde hay problemas con el uso de cuatriciclos hacia el sur de la ciudad por la Avenida Costanera. Este lugar se utiliza también para caminar, correr o descansar, y los vecinos reclaman que el tránsito de estos vehículos a altas velocidades resulta una amenaza.

Ejes, contruidos o naturales, conectores o longitudinales

Los principales ejes conectores que se utilizan para estructurar la red de espacios públicos de la ciudad de Miramar en relación al frente costero están representados por las calles 23 (avenida), 21 (peatonal), calle 9 (continuación de la ruta provincial 77), 12 (exceptuando su tramo costero), 37 (que desemboca en el Muelle de los Pescadores) y la

45 (lindera con el Vivero Municipal). Si bien todas las calles perpendiculares a la costa de la ciudad permiten el acceso este espacio, se seleccionaron las mencionadas por su carácter de corredores neurálgicos donde el tránsito tanto peatonal como vehicular es constante y en gran número.

En cuanto al sentido u orientación de los ejes, puede decirse que en su mayoría son doble mano con excepción de las calles 45 y 21, las cuales tienen sentido vehicular hacia el oeste. Esta última constituye un caso particular ya que recorre el centro comercial de la ciudad desde la Costanera hasta la calle 28 aunque fuera de la temporada estival, esta zona está abierta al tránsito vehicular. Cabe destacarse que este eje se ha remodelado en los últimos años con la desaparición de los cordones que marcan el límite entre la cinta asfáltica y la vereda, la incorporación de bancos para el descanso y lugares con sombra y árboles.

Además, en relación a la circulación, hay tres rotondas sobre el eje costero: la principal que se encuentra en la entrada de la ciudad donde está localizada la Plaza del Inmigrante, la que establece la bifurcación de la calle 12, y la que se ubica frente al muelle de pescadores. Diferentes medios de la ciudad y la zona señalan que el tránsito en la ciudad es complejo considerando la falta de semáforos, el crecimiento en la plaza vehicular en los últimos años y la falta de señalética adecuada en las rotondas. En general todos estos ejes están pavimentados exceptuando la calle 45 que es lindera al vivero, el tramo de la calle 37 entre la avenida 12 y la Avenida Costanera y el tramo de esta avenida costanera comprendida entre la calle 45 y el complejo frontera sur. En cuanto al estado de los ejes, si bien algunos de ellos no están pavimentados, en general su estado es bueno, principalmente el de las calles 23 y 21 al ser corredores neurálgicos de la ciudad.

Por otro lado, el frente costero se constituye como un eje ambiental urbano estructurante que además cumple con la característica de ser de tipo longitudinal lo cual permite cubrir mayores distancias y recorrer toda la ciudad de norte a sur, manifestando su potencial para estructurar la red propuesta. Se representa por la calle 12 (continuación de la ruta interbalnearia 11) que, posteriormente a la altura de la calle 23 adopta el nombre Avenida Costanera. Se trata de un eje longitudinal integral que permite la circulación peatonal y vehicular sin obstáculos ni barreras arquitectónicas complejas más que elementos propios de la estructura vial (como las rotondas), que permite transitar la ciudad junto con una visual plena en la mayoría de sus tramos del mar, en contacto con lo natural y con posibilidades de acceso desde todos los puntos de Miramar producto de su conexión con los principales ejes conectores de la ciudad. En relación a su estado, el tramo inicial que fue tomado en este estudio (desde entrada al barrio Parquemar y el Arroyo el Durazno) presenta problemas de mantenimiento principalmente visibles a partir de roturas en el pavimento y pérdida de pintura de las líneas viales, siendo necesario un reacondicionamiento del asfalto y de los elementos de seguridad vial presentes. El resto del frente costero presenta un estado en general bueno, siendo el tramo comprendido entre la calle 25 y la 37 el que se encuentra en mejores condiciones de transitabilidad vehicular y peatonal.

En relación al segundo objetivo de **identificar las condiciones que limitan o favorecen su funcionalidad social del eje costero de Miramar** y que permitan determinar su el grado de habitabilidad y establecer su rol como espacio amable y de

transición se establecieron cuatro condiciones básicas que determinan la habitabilidad del espacio público (Echave y Rueda, 2008), a saber:

Desplazamiento y circulación en el EP	Conectividad e integración territorial	Confort en el espacio público	Atracción del espacio público
Se relacionan con las características del espacio público que repercuten sobre las condiciones en las que una persona puede desplazarse.	Refiere a aspectos de la hacen a la continuidad espacial e integración del área con el resto de la ciudad.	Son condiciones que hacen que los espacios sean cómodos, seguros y alienten a las personas a permanecer y realizar las actividades más identificadas con lo público: caminar, pararse, sentarse, mirar, conversar, expresarse.	Consideran criterios que motivan el desplazamiento de las personas a un lugar y su uso recreativo.

Luego se identificaron y seleccionaron indicadores para cada dimensión de análisis de la habitabilidad y se estableció un criterio de ponderación basado en cinco puntuaciones: más alto (5), alto (4), medio (3), bajo (2) y más bajo (1).

	1	2	3	4	5
Circulación y desplazamiento					
% del espacio vial destinado al peatón en relación al espacio total de la calle (1a)	$x < 20$ %	$20 > x < 45$ %	$46 > x > 65$ %	$66 > x < 85$ %	$x > 85$ %
Ancho de la vereda (1b)	$x < 1$ mts	$1 < x < 2.5$ mts	$2.5 < x < 3$ mts	$3 < x < 4$ mtrs	$x > 4$ mtrs
Presencia de señalización vial (1c)	$x \geq 500$ mts	$500 < x > 400$ mts	$400 < x > 250$ mtrs	$250 > x > 100$ mts	$x \leq 100$ mts.
Existencia de rampas en el frente costero (1d)	$x \geq 500$ mts	$500 < x > 400$ mts	$400 < x > 250$ mtrs	$250 > x > 100$ m	$x \leq 100$ mts.
% de espacio reservado para estacionamiento (público o privado) fuera de la vía pública en relación al total de la superficie del espacio (1e)	$x < 20$ %	$20 > x < 45$ %	$46 > x > 65$ %	$66 > x < 85$ %	$x > 85$ %
% de espacio con presencia de estacionamiento para bicicletas en relación al total de la superficie del espacio (1f)	$x < 20$ %	$20 < x < 45$ %	$46 < x < 65$ %	$66 < x < 85$ %	$x > 85$ %
Conectividad e integración					
Existencia de calles o avenidas de acceso perpendicular al frente costero y que interconecten con restos de la ciudad (2a)	$x \geq 500$ mts	$500 < x > 400$ mts	$400 < x > 250$ mtrs	$250 > x > 100$ m	$x \leq 100$ mts
Presencia de equipamientos público básico en un radio de 600 mtrs (2b)	0	1-2	2-3	4-5	>5
Proximidad a actividades comerciales	0	1-2	2-3	4-5	>5

**VIII Simposio Internacional y XIV Jornadas Nacionales de Investigación-Acción en Turismo –
CONDET 2017: Desafíos del turismo para el desarrollo sostenible**
Buenos Aires, 4, 5 y 6 de octubre de 2017

de uso cotidiano a un radio de 300 mtrs (2c)					
Grado de campo visual hacia el cielo desde la calle, depende del ancho de ésta y de la altura de los edificios (2d)	$x > 2$	$2 > x > 1$	$1 > x > 0,5$	$0,5 > x > 0,25$	$x < 0,25$
Presencia de bicisenda (2e)	$x < 5$ %	$5\% < x < 35$ %	$35 < x < 65$ %	$65 < x < 90$ %	$x > 90$ %
Confort					
Porcentaje del frente costero con alumbrado público (3a)	$x < 20$ %	$20 < x < 45$ %	$46 < x < 65$ %	$66 < x < 85$ %	$x > 85$ %
% de presencia de vegetación en relación al total de la superficie del espacio (3b)	< 15 %	$> 15 < 40$ %	$> 40 < 60$ %	$> 50 < 90$ %	> 90 %
Cobertura de espacios para sentarse a lo largo del frente costero (3c)	$x < 5$ %	$5 < x < 40$ %	$40 < x < 65$ %	$65 < x < 100$ %	$X = 100$ %
Presencia de espacios de refugio de condiciones climáticas (3d)	$x \geq 800$ mtrs	$800 < x > 600$ mtrs	$600 < x > 400$ mtrs	$400 > x > 200$ mtrs	≤ 200 mtrs.
Presencia y cobertura de dispositivos de seguridad física (cámaras, personal de seguridad) (3e)	$x < 20$ %	$20\% < x < 45$ %	$46 < x < 65\%$	$66 < x < 85$ %	$x > 85$ %
Presencia y cobertura de dispositivos de seguridad vial (semáforos, lomas de burro) (3f)	$x < 20$ %	$20 < x < 45$ %	$46 < x < 65$ %	$66 < x < 85$ %	$x > 85$ %
Presencia de baños públicos sobre la línea de costa (3g)	$x \geq 800$ mtrs	$800 < x > 600$ mtrs	$600 < x > 400$ mtrs	$400 > x > 200$ mtrs	≤ 200 mtrs.
Atractividad					
Presencia de espacios verdes recreativos con una superficie mínima de 1000m (4a)	$x \geq 500$ mtrs	$500 > x > 300$ m	$300 < x < 200$ mtrs	$> 200 > x > 100$ mtrs	$x \leq 100$ mtrs
Número de oportunidad recreativas que brinda el espacio (4 b)	1-2	3-4	5-6	7-8	10
Presencia de equipamiento recreativo público en 500 mts (4c)	0	1	2	3	$x \geq 4$

A los fines del análisis y en función de las características y particulares del frente costero se sectorializó la zona costera que abarca desde la avenida del Mar hasta la entrada al Vivero (31.000 metros o 31 kilómetros) en cinco tramos, a saber:

- El primer tramo, representa el sector norte del frente costero con una longitud de 850 metros. Comienza con la entrada al barrio Parquemar, precisamente con la calle Av. Del Mar y finaliza en el Arroyo el Durazno. Se caracteriza por la presencia de la mayor cantidad de balnearios privados de la ciudad y por permitir el estacionamiento de vehículos sobre ambos lados de la ruta interbalnearia 11, actividad explotada principalmente en temporada estival.

- El segundo tramo posee una longitud de 1000 metros y comienza con el Arroyo el Durazno, finalizando en la calle 25. En este sector se concentra la mayor cantidad de plazas extra hoteleras al disponerse sobre la línea de costa edificios usados en su mayoría por el mercado inmobiliario para ofrecer alojamiento durante la temporada

estival, y cuya altura representa un impacto para la calidad de la playa y la experiencia recreativa por el cono de sombra que generan. Además, entre las calles 23 y 19, se distribuyen una gran cantidad de establecimientos comerciales de todo tipo, algunos de ellos abiertos durante todo el año (principalmente polirrubros, supermercados, inmobiliarias y cafés.). Si bien es una zona con presencia de balnearios privados, hay cuatro accesos públicos a la playa señalizados como tales.

- El tercer tramo está comprendido entre las calles 25 y 37 posee una longitud de 850 metros. Se trata de una zona residencial en buen estado de mantenimiento y limpieza con algunas actividades comerciales principalmente desarrolladas en temporada estival. Posee un paseo paralelo al frente costero que abarca todo el tramo al que se accede a partir de escalinatas, en mal estado. Usualmente se utiliza como una bicisenda informal aunque su falta de mantenimiento hace que se dificulte su uso. En este tramo la calle es doble mano con un cantero que divide ambos sentidos, por lo cual tiene un ancho considerable en cuanto a su circulación vehicular.

- El cuarto y último tramo analizado tiene una longitud de 400 metros que comienza con la calle 37 y finaliza en la calle 45 con la entrada al Vivero Municipal. Se caracteriza por la presencia en su inicio del Muelle de Pescadores, punto de encuentro de la ciudad, y ser la entrada a uno de los espacios públicos verdes más importantes de la ciudad. Los resultados por tramos analizados del eje estructurante costero son los siguientes (ver cuadro 1)

Cuadro 1. Valores de los indicadores del eje costero de Miramar

		Eje estructurante ambiental costero									
		Tramo 1		Tramo 2		Tramo 3		Tramo 4		Totales	
Espacios de transición	Circulación y desplazamiento	1.a	2,3	1.a	2,8	1.a	2,2	1.a	1	1	2,19
		1.b		1.b		1.b		1.b		2.3	
		1.c		1.c		1.c		1.c		3.75	
		1.d		1.d		1.d		1.d		2.5	
		1.e		1.e		1.e		1.e		2	
		1.f		1.f		1.f		1.f		1.6	
Espacios de transición	Conectividad e Integración	2.a	3	2.a	3,4	2.a	3,2	2.a	3	4	3,93
		2.b		2.b		2.b		2.b		3	
		2.c		2.c		2.c		2.c		3.75	
		2.d		2.d		2.d		2.d		4	
		2.e		2.e		2.e		2.e		1	
Espacios amigables	Confort	3.a	2,1	3.a	2,3	3.a	2,7	3.a	2,3	4.25	2,42
		3.b		3.b		3.b		3.b		3.5	
		3.c		3.c		3.c		3.c		2.75	
		3.d		3.d		3.d		3.d		2	
		3.e		3.e		3.e		3.e		1	
		3.f		3.f		3.f		3.f		2.5	
		3.g		3.g		3.g		3.g		1	
	Atractividad	4.a	3	4.a	3,3	4.a	3	4.a	3,3	4	3,16
		4.b		4.b		4.b		4.b		3.75	

	4.c	4.c	4.c	4.c	1.75
--	-----	-----	-----	-----	------

En cuanto a la **circulación** se observó que el *espacio destinado al peatón en relación al espacio destinado a la calle* (1a) es menor al 20 % (valor 1) en todo el sector costero. Específicamente del 15 %, 16%, 11% y 0% en cada tramo respectivamente. El *ancho de la vereda* (1b) tiene en valor de 2,3 en todo el frente pero presenta diferencias por sectores, siendo en el primer tramo el ancho de 2 mtrs., en los dos siguientes de 2, 75 mtrs. y en el último tramo no hay vereda. Respecto a la *presencia de señalización vial* (1c) el valor promedio es de 3.75 registrándose presencia de señalización vial cada 250 mtrs en el primer tramo, en los dos tramos centrales cada 100 metros y el tramo sur no hay señalización. En cuanto a la *presencia de rampas* (1d) los tramos norte y sur no poseen y el segundo tramo existen rampas cada 100 mts y en el 3 cada 280 mtrs, en promedio el valor del indicador es de 2,5. El *porcentaje reservado para el estacionamiento (público o privado) fuera de la vía pública en relación al total de la superficie del espacio* (1e) tiene un valor de 2, pero es primer tramo donde más de un 85% está reservado al estacionamiento en ambos lados de la ruta interbalnearia N°11 y en el resto de las tres zonas no hay lugares para estacionar fuera de la vía pública. Por último, en cuanto al *porcentaje de espacio con presencia de estacionamiento para la bicicleta en relación al total de la superficie* (1f) sólo se observó en el segundo tramo con una cobertura de 300 mtrs. (33% del espacio) aproximadamente la presencia de ciclistas públicos con publicidad en la puesta de los negocios ubicados en frente del paseo costanero. El resto de los tramos no cuenta con ciclistas, llevando al valor del indicador a 1,6.

En relación a la **conectividad e integración**, la *existencia de calles o avenidas de acceso perpendicular al frente costero y que interconecten con el resto de la ciudad* (2a) tiene un valor de 4, donde el tramo norte de acceso a la ciudad tiene el valor menor (1) identificando en el recorrido un acceso transversal en todo el tramo a los 600 mtrs. y el resto de los tramos el valor es el más alto (5) con accesos perpendiculares cada 100 mtrs. En relación a la *presencia de equipamiento público básico en un radio de 600 mts* (2b), se observan diferencias en los valores del indicador por tramo siendo de 4, 5, 2 y 0 respectivamente y un valor promedio de 3. Los equipamientos públicos identificados fueron la Escuela Técnica N°1, Instituto General Alvarado, Natatorio Municipal, Polideportivo Municipal y la sede del operativo de Seguridad en Playas que eran compartidos entre la zonas. La *proximidad a actividades comerciales de uso cotidiano a un radio de 300 mtrs* (2c), el valor del indicador es de 3,75 resultado del promedio de los subvalores por tramos de 4, 5 y 3 en los dos últimos. En cuanto al grado de campo visual hacia el cielo desde la calle (2d) el valor general es de 4, resultado de un segundo tramo que corresponde al centro de la ciudad y donde se ubican los edificios con el valor más bajo (1) y el resto de las zonas sin edificaciones de altura sobre el frente costero por lo cual el valor es el más alto (5). La *presencia de bisicenda* (2e) el valor es 0 debido a que no hay bisicenda en el frente costero.

Respecto al **confort** del eje costero, *el porcentaje del frente costero con alumbrado público* (3a) tiene un valor alto de 4,25, que resulta de un primer tramo con el 80% alumbrado, un segundo tramo con un 85 de alumbrado, un tercer tramo con el 90% alumbrado y un cuarto tramo con un 60% alumbrado. La *presencia de vegetación en relación al total de la superficie del espacio* (3b) tiene un valor de 3,5 en todo el

frente costero, observando un valor bajo (2) con un 20 % en el tramo inicial y valores altos, correspondientes al 90%, 100% y 80% de presencia de vegetación en los tramos siguientes. La *cobertura de espacios para sentarse a lo largo del frente costero (3d)* tiene un valor general de 2,75 con diferencias marcadas debido a que el tramo inicial no cuenta con lugares para sentarse, el siguiente tiene aproximadamente 5 bancos por cuadra alcanzando el valor máximo (5), el tercer tramo tiene dos bancos por cuadro con un valor de 4 y el último tramo con un valor mínimo (1) sólo presenta un 5% de su superficie con espacios destinados a sentarse. En cuanto a *la presencia de espacios de refugios de condiciones climáticas (3d)*, en la primer zona existen dos refugios (valor 5) y en el resto del trayecto analizado no hay refugios (valor 1), teniendo el indicador un valor de 2. Respecto a *la presencia y cobertura de dispositivos de seguridad física (3e)* no se registró presencia a lo largo de todo el eje analizado, siendo su valor 1. Cabe aclarar que el trabajo de campo se hizo en temporada baja. En relación a *la presencia y cobertura de dispositivos de seguridad vial (3f)* el valor general es de 2,5, resultado los tres primeros tramos con un valor de 2 (al registrar presencia de lomas de burro y dos rotondas ubicadas en el inicio del tramos 2 y del tramo 3) y el último de 4 (al contener una lomas de burro cada 100 mtrs.). Por último, *la presencia de baños públicos (3g)* el valor del indicador es 1, registrándose sólo un baño público en el tramo 2, pero en la zona se playa con acceso por escalera y que se encontraba cerrado.

En lo referente a la **atractividad**, *la presencia de espacios verdes recreativos con una superficie mínima de 1000 metros (4a)*, tiene un valor de 4, producto de un tramo inicial con valor alto (5) lindante al Parque los Patricios, el siguiente tramo con valor 4 al encontrarse a una distancia de 150 mtrs al mismo espacio verde, un tercer tramo con un valor de 2 al estar a una distancia en su trayecto final de 400 mtrs con el vivero y el tramo sur con un valor de 5 al estar lindante a la entrada del vivero. *El número de oportunidades recreativas que brinda el espacio (4b)* que ofrece el eje costero tiene un valor de 4,25, promedio del tramo inicial con valor 3 y el resto con un valor de 4, destacándose el avisaje de ballenas, las escuelas de surf, la pesca, el vivero, el acuario, zona de bares de vida nocturna, entra otras más generales como caminar y contemplar. Respecto a *la presencia de equipamiento público recreativo (4c)* el valor es de 1,75, donde el tramo inicial y final no se registró nada (valor 1) y en el tramo dos se registró una estación saludable (valor 2) y en el tramo 3 una estación saludable y una plazoleta infantil (valor 3).

En síntesis se observa, que los aspectos vinculados a la **circulación** en el frente costero tiene un valor bajo de 2,19. Pudiendo inferir que se le otorga prioridad al tráfico vehicular sobre el peatonal en todo el frente costero, tanto por la superficie destinada a cada uno como por el ancho de vereda que no excede los 2,75 metros, lo que resulta angosta para un espacio público tan central y significativo. Sólo en el tramo inicial se ha destinado lugar el estacionamiento fuera del espacio público, en el resto de los tramos el mismo es sobre la calle lo que dificulta el tráfico, existiendo en el tramo 2 dos plazas de estacionamiento de 100 metros cada una independientes de la vía vehicular pero sobre vía pública y otros sectores con dársenas dispuestas diagonalmente al frente costero de unos 5,70 metros. Esto indica que en días con gran afluencia a la costa, puede dificultarse el tránsito vehicular. En relación a la presencia de ciclistas sólo en el tramo dos se registraron, y si bien son públicos provienen de iniciativa de comerciales de la zona, en un ciudad son un uso generalizado de la bicicletas como medios de desplazamiento. La señalización vial presente es suficiente, exceptuando el tramo sur.

La presencia de rampas se destaca en el tramo dos correspondiente al sector céntrico y en menor medida en el tramo tres, en el resto del eje no hay rampas. Cabe destacar que el tramo norte tiene las condiciones peores en cuanto a la circulación en todos los aspectos evaluados.

La **conectividad e integración** del frente costero con el resto de la ciudad tiene el valor más alto de las cuatro dimensiones analizadas (3,93) destacándose la cantidad de accesos perpendiculares que conectan con el resto de la ciudad, exceptuando el tramo inicial que corresponde a la ruta interbalnearia N°11 y el grado de campo visual que es muy bueno en todo el paseo costero, exceptuando el tramo céntrico donde se concentran los edificios disminuyendo el campo visual. La proximidad a actividades comerciales es alta en los primeros tramos y media en los dos últimos tramos del eje, El equipamiento público se concentra también más en los dos primeros tramos y a medida que nos alejamos hacia el sur tiene a bajar el indicador hasta no registrarse presencia de equipamiento público en un radio de 600 metros del tramo sur. La evaluación más baja en esta dimensión corresponde a la no existencia de bicicenda a lo largo de todo el eje.

En relación a las condiciones de **confort** la valoración es baja de 2,42. Las condiciones más favorables son la iluminación sobre todo el eje costero y también en menor medida la presencia de vegetación, exceptuando el tramo inicial. Los aspectos de ponderación relativa según el tramo refieren a los lugares para sentarse donde existen en cantidad suficiente en los dos tramos centrales y no existen en los tramos norte y sur. Entre los aspectos desfavorables se ubican la no presencia de baños públicos y de dispositivos de seguridad física sobre la línea de costa y solo la presencia de dos refugios de condiciones climáticas ubicados en el tramo sur sobre la ruta interbalnearia. Por último, respecto a los dispositivos de seguridad vial, no existen semáforos, si se registraron algunas lomas de burro y dos rotondas de ordenamiento vehicular.

En lo **respectivo a su atractividad**, la valoración es media de 3,16. Destacándose la presencia dos importantes y extensos espacios verdes recreativos de la ciudad, como son el Parque Patricios y el Vivero Municipal, sobre el inicio y el fin del eje costero respectivamente y la presencia de oportunidades recreativas tanto generales (descanso, contemplación, caminatas, pesca, encuentro social) como específicas del destino (observación de cetáceos, el acuario, escuelas de surf, natatorio municipal, los murales de la bienal de arte.). En cuanto al equipamiento recreativo público sólo se registró en el tramo dos y tres una estación saludable y en el tres, además, una plaza con juegos infantil. Además cabe mencionar que el tramo dos se ubican la oficina de información con cartelera significativa sobre señalización e información turística y un bebedero.

6. Comentarios Finales

El espacio público como elemento estructural del sistema urbano ofrece grandes oportunidades de intervención para impactar la calidad ambiental y calidad de vida. Para que un espacio público pueda considerarse habitable debe reunir condiciones físicas y ambientales, pero además debe considerar factores sociales y culturales que determinan las expectativas de los usuarios.

A partir de la consideración de los rasgos particulares del frente costero de Miramar y sus elementos motrices que lo convierte **en eje estructurante** y con potencial para ser articulador de la red de espacios públicos de la ciudad, puede definirse desde lo físico natural como **un eje ambiental**. No obstante esto, el espacio ha sido intervenido por la acción del hombre para el aprovechamiento de las oportunidades recreativas y comerciales que ofrece. De esta manera, el estudio de su estructuración natural y antropizada permitirá realizar acciones ambientales y turísticas que tiendan a compatibilizar su potencial como corredor de conservación con su funcionalidad. Si bien su estado en general es bueno, se destaca la presencia de zonas céntricas y residenciales con mejores condiciones de transitabilidad y mantenimiento, en contraposición con los sectores norte y sur de la ciudad que, independientemente de su potencial recreativo, suelen ser olvidados en cuestiones de limpieza y mantenimiento. A su vez, la presencia de importantes interfaces urbanas a lo largo del recorrido le brinda un **carácter identitario**, al ser capaz de crear imágenes urbanas con un significado particular, con las cuales turistas y residentes se sientan identificados. Por último, todo esto se ve reforzado por **su transversalidad**, la cual le permite conectar la red de espacios públicos de Miramar y fomentar su tránsito peatonal y vehicular, con la posibilidad de acceder a la misma desde distintos puntos de la ciudad.

En función de la evaluación de los indicadores de las dimensiones de la habitabilidad del espacio público (circulación y desplazamiento, conectividad e integración, confort y atraktividad) se identificaron condiciones favorables y limitantes de la funcionalidad social y se estableció el grado de habitabilidad y el alcance eje costero como espacios de transición e integración y amigable.

Entre los aspectos limitantes de la habitabilidad del espacio público se identificaron: las verederos angostas, la no presencia de bicisendas, de baños públicos y de dispositivos de seguridad física, la no existencia de semáforos que dificulta cruzar la avenida costanera y la falta de lugares para estacionar los vehículos particulares, en especial en las playas céntricas, el campo visual reducido por la altura de los edificios en el tramo céntrico. Entre las condiciones favorables se reconocen, el alumbrado a lo largo del eje costero, la presencia de dos espacios verdes recreativos importantes y significativos para la comunidad sobre el eje, las oportunidades recreativas presentes en el espacio. La conexión con el resto de la ciudad a partir de ejes transversales a lo largo de la costa. Además, los aspectos con variaciones significativas por zonas son la presencia de lugares para sentarse, de equipamiento público recreativo y de rampas concentrados en las zonas centrales y la presencia de ciclistas solo en la zona céntrica.

En general, Miramar es una ciudad donde su eje estructurante costero está conectado eficientemente con elementos que conforman el entramado social y urbano. Respecto al grado de habitabilidad del eje como espacio público central puede establecerse que es media, debido a que, por un lado, si bien es accesible y está conectado e integrado al resto de la ciudad su circulación y desplazamiento peatonal y vehicular en el eje presenta condiciones desfavorables y limita su rol como espacio de transición. Y, por otro lado, si bien tiene buenas condiciones de atraktividad los aspectos relativos al confort durante su uso también presenta debilidades, reduciendo su rol como espacio amigable.

La habitabilidad asociada a la sustentabilidad urbana establece un marco de referencia para saber si un asentamiento ofrece a sus habitantes ciertas condiciones para su calidad de vida. Por lo cual, la información analizada y suministrada representa un diagnóstico de la habitabilidad de este espacio central para el desarrollo sustentable del destino.

BIBLIOGRAFÍA

Chiesura, A. (2004). The role of urban parks for the sustainable city. *Landscape and urban planning*, 68(1), 129-138.

Consejo Federal de Inversiones (CFI), Secretaria de Turismo de la Provincia de Buenos Aires (2014), Estudio “Plan Maestro de Desarrollo e Innovación Turística Sustentable del Partido de Gral. Alvarado”. Informe Final. Pp290

Echave, C. y Rueda, S. (2008). Habitabilidad Index un the public space. Urban Ecology Agency of Barcelona.

Gehl, J. (2006). La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios Barcelona: Reverté:

INDEC (2010). Informe del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. www.indec.gob.ar. Fecha de acceso: 05/07/2017

Rangel Mora, M, (2007a), Los ejes ambientales como estructuradores de una nueva visión de ordenamiento urbano. En Congreso Venezolano de Ciudades Reinventado la Ciudad desde el poder municipal, Valencia, pp. 1-23

Rangel Mora, M., (2007b), Redes de espacios públicos y ejes ambientales estructurantes. Grupo de investigación en Calidad Ambiental Urbana, Facultad de Arquitectura y Diseño. Universidad de Los Andes, Mérida, Venezuela.

Rangel Mora, M., (2009), Indicadores de Calidad de Espacios Públicos Urbanos, para la vida ciudadana, en Ciudades Intermedias. En Los pueblos americanos: cambios y continuidades. La construcción de lo propio en un mundo globalizado. 53º Congreso Internacional de Americanistas, pp. 19-24.

Rangel Mora, M, (2012), Las Redes de Espacios Públicos. Hacia la sustentabilidad de la ciudad intermedia. *Espacios Públicos. Calidad y Mediación*. Publicaciones del Vicerrectorado Académico de la Universidad de Los Andes. Mérida – Venezuela, pp. 40-54.

Rendón Gutiérrez, R. E. (2010). Espacios verdes públicos y calidad de vida. En *6to. Congreso Internacional Ciudad y Territorio Virtual, Mexicali, 5, 6 y 7 Octubre 2010*. Centre de Política de Sòl i Valoracions.

Simancas Cruz, M. R., De Souza Iglesias, A., & NÚÑEZ, C. (2010). La renovación de los espacios públicos en áreas turísticas consolidadas. *Hernández, Raúl y Santana, Agustín (coords.). Destinos turísticos maduros ante el cambio. Reflexiones desde Canarias. La Laguna: Instituto Universitario de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad de La Laguna, 183-213.*