

MARÍA JOSÉ LÓPEZ
Magíster en Desarrollo Turístico Sustentable por la
Universidad de Mar del Plata
Integrante del Centro de Investigaciones Económicas y
Sociales, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales,
Universidad Nacional de Mar del Plata
Argentina
[mj1mdq@yahoo.com.ar]
VALERIA LUCÍA FAGINAS
Licenciada en Turismo por la Universidad de Mar del Plata
Integrante del Centro de Investigaciones Económicas y
Sociales, Facultad de Ciencias Económicas y Sociales,
Universidad Nacional de Mar del Plata
Argentina
[valefaginas@gmail.com]



EL ESPACIO PÚBLICO COMO ELEMENTO DE COHESIÓN TERRITORIAL¹

THE PUBLIC SPACE AS AN ELEMENT OF TERRITORIAL COHESION

¹ Fecha de recepción: 31 de julio de 2018
Fecha de modificación: 11 de septiembre de 2018
Fecha de aceptación: 29 de noviembre de 2018

Para citar el artículo: López, M. y Faginas, V. (2019). El espacio público como elemento de cohesión territorial. *Turismo y Sociedad*, xxv, pp. 131-149. DOI: <https://doi.org/10.18601/01207555.n25.07>

Resumen

Los modelos de ciudades sustentables y proyectos de renovación turística han valorizado los espacios públicos para generar condiciones de habitabilidad, competitividad y sustentabilidad.

El trabajo analiza las condiciones físico-espaciales que permiten la conexión espacial y la integración social del eje costero de Miramar como espacio público y turístico, y elemento clave para la cohesión territorial. Para ello, se establecieron indicadores que permitieran evaluar la circulación, la articulación territorial, la aptitud para el uso social y la atractividad y vitalidad. Luego se realizó la recolección de datos y su registro en fichas, y se evaluaron las condiciones del eje. Se estableció que la cohesión territorial es media, y sus aspectos restrictivos son la insuficiencia de equipamiento o condiciones de mantenimiento, mientras que los aspectos favorables son las condiciones paisajísticas, la permeabilidad y legibilidad del eje.

Los resultados brindan información para impulsar el modelo turístico hacia pautas sustentables vinculadas a la humanización de los espacios.

Palabras clave: Miramar, cohesión territorial, espacio público, destinos turísticos litorales.

Abstract

Sustainable cities models and touristic renovation projects have valorized public spaces to generate habitability, competitiveness and sustainability conditions.

This article analyzes the physical and spacial conditions that allow the spacial connection and social integration of Miramar's coastal axis as public and touristic space, and key element to territorial cohesion. For that, it has been established indicators to evaluate circulation, territorial articulation, social use

fitness and attractiveness and vitality. Then, the data collection and record registration was done, and it has been evaluated the axis conditions. It has been settled that the level of territorial cohesion is medium, where the restrictive aspects are equipment insufficiency or maintenance conditions. Moreover, the favorable are landscaping, permeability and legibility axis conditions.

The results give information to boost touristic models towards sustainable guidelines associated with spacial humanization.

Keywords: Miramar, territorial cohesion, public space, coastal tourist destinations.

Introducción

Actualmente, en el marco de modelos de ciudades sustentables y proyectos de regeneración, rehabilitación y renovación urbana y turística, se ha reflexionado sobre la importancia del espacio público como elemento estructural del sistema urbano, que ofrece grandes oportunidades para generar condiciones de habitabilidad y funcionalidad social y espacial que impacten en la calidad ambiental y de vida, y, por ende, en la competitividad y la sustentabilidad. En este marco, uno de los espacios públicos más importantes y representativos de los destinos turísticos de sol y playa es, sin duda, aquel determinado por el eje costero urbano, no solo por su significancia en el habitante y el visitante, sino por su importancia ambiental, económica, política, social y geográfica.

Desde la perspectiva físico-estructural y social, es posible identificar aspectos que conforman la función social y espacial de los espacios públicos. 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, pues articula y consolida la ciudad.

Por otro lado, en cuanto a su funcionalidad social, se reconoce la contribución que hacen los espacios públicos urbanos al bienestar y a la inclusión de las personas (Chiesura, 2004).

En este sentido, el propósito del trabajo es el análisis del eje costero de la ciudad de Miramar como espacio público con valor espacial, social y turístico, y elemento clave para la cohesión territorial.

El eje o frente costero urbano de Miramar, de 31 km de extensión, representa una linealidad natural que por sus características morfológicas puede llegar a ser estructurante fundamental de la red de espacios públicos de ciudad que lo contiene (Rangel Mora, 2007, p. 2).

Miramar es la ciudad cabecera del partido de General Alvarado, ubicado en el sudeste de la provincia de Buenos Aires, sobre la costa del océano Atlántico. Se destaca por ser un importante centro turístico de sol y playa, reconocido por sus amplias playas y su entorno familiar y tranquilo, emplazado a 48 km de Mar del Plata y a 448 km de Buenos Aires.

Específicamente, el trabajo analiza los elementos que posibilitan la conexión espacial y la integración social del eje costero urbano de Miramar asociados con la cohesión territorial.

Para ello, en primer lugar, con base en una revisión bibliográfica, se identificaron y definieron los indicadores de elementos observables del espacio público vinculados a las posibilidades de acceso y circulación en él, la articulación con el resto de los espacios públicos, la aptitud para el uso social, así como la atractividad y vitalidad. Así mismo, para cada indicador se estableció una escala de ponderación de 1 a 5 y se diseñó una ficha de relevamiento.

En segundo lugar, por un lado, se realizó un recorrido por el frente costero con el fin de sectorizar la zona de estudio con base en

características físico-geográficas como perfiles turístico-recreativos particulares. Por otro lado, en junio del 2017 se realizaron la recolección de datos y su posterior registro en fichas por sectores mediante la técnica de observación *in situ*, conteo de observaciones y registro fotográfico.

En tercer lugar, desde un enfoque cualitativo y una perspectiva físico-espacial, se realizó el análisis y evaluación de las condiciones del eje costero urbano que facilitan o dificultan la integración social y la conexión espacial, y que paralelamente impulsan o restringen la cohesión territorial. Estas condiciones fueron representadas en un gráfico con el objetivo de visualizar y comparar, por tramos analizados y en promedio, los aspectos abordados. Así mismo, se elaboró una representación gráfica a partir de imágenes satelitales del eje costero para aportar a la visualización de los datos arrojados por los indicadores en el territorio analizado.

Los resultados permiten observar diferencias significativas en función de los tramos analizados, y presentan los niveles de más alta cohesión territorial en los tramos centrales. Por ello, la zona norte –que es utilizada como acceso a la ciudad– y la zona sur –por donde se accede al vivero– no han sido favorecidas en términos de obras de reacondicionamiento urbano y vial. Sin embargo, la calidad del frente costero en términos de circulación y legibilidad, articulación y permeabilidad, aptitud para el uso social, y atraktividad y vitalidad se debe evaluar en función de la totalidad del trayecto. En este sentido, el nivel de cohesión territorial es medio.

En general, puede establecerse que el eje costero de Miramar es un espacio público atractivo y vital, con funcionalidad turístico-recreativa y presencia de playas y espacios verdes significativos, que brindan un escenario con oportunidades recreativas para distintos segmentos de demanda. El eje cuenta con

muy buena conexión espacial con el resto del territorio, característica que lo hace accesible y permeable; así mismo, se puede recorrer a pie o en vehículo en toda su extensión, aunque con algunas dificultades identificadas especialmente en los tramos norte y sur. En su mayoría, el espacio es legible y continuo, lo que facilita la orientación y el desplazamiento de las personas, y cuenta con una buena iluminación y amplitud visual, la cual está limitada solo en el tramo aledaño a la zona céntrica, donde se concentran los edificios más altos. Sus tramos centrales son los más concurridos por los residentes y son los más apropiados para el desarrollo de sus actividades recreativas a lo largo del año, pues se encuentran mayoritariamente en ellos condiciones de diseño y equipamiento que propician un uso social confortable del espacio público.

El diagnóstico realizado permitió identificar los factores que impulsan y restringen la cohesión espacial y la integración social del eje costero, que es el espacio público y turístico más concurrido y significativo de Miramar. Este diagnóstico brinda información para poder impulsar políticas acordes al modelo de ciudad deseado y para desarrollar estrategias de intervención enfocadas en la funcionalidad social y la cohesión territorial de los espacios públicos.

Marco De Conceptualización

En la actualidad, uno de los desafíos más trascendentes de las ciudades turísticas que tiene que abordarse es el logro de un desarrollo territorial y urbano integral y sostenible.

Todo sistema territorial –con sus dimensiones sociocultural, económica productiva, político-institucional y físico-ambiental– como construcción social se refleja en un modelo socioespacial. En el caso de los destinos turísticos, especialmente en los tradicionales de sol y playa, han surgido varios desequilibrios territoriales, como la fragmentación o

inaccesibilidad espacial, la exclusión social, la degradación ambiental y la carencia de gestión territorial integral, entre otros, que afectan directamente la calidad ambiental, la competitividad y la sustentabilidad.

Actualmente, en el marco de los modelos de ciudades sustentables (Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, y Ministerio de Fomento, 2011; Agencia d'Ecologia Urbana de Barcelona, y Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, 2010; BID, 2016) y de proyectos de regeneración, rehabilitación y renovación urbana y turística (Vera-Rebollo y Baños Castiñeira, 2010; Antón Clavé, 2004), se ha reflexionado sobre la importancia del espacio público como elemento estructural del sistema urbano (como lo es el eje costero en los destinos de sol y playa). Sin duda, estos espacios ofrecen grandes oportunidades para generar condiciones de habitabilidad y funcionalidad social y espacial que impacten en la calidad ambiental y de vida, y, por consiguiente, en la competitividad y sustentabilidad (Cabeza Morales y Gutiérrez Rey, 2015; Páramo et al., 2018; Pinzón Botero y Echeverri Álvarez, 2010).

Por esta razón, todo proyecto urbano que busque crear un territorio inclusivo, sostenible y competitivo prioriza la constitución de una red de espacios de cohesión espacial y social en conexión estrecha con la estructura ecológica principal. En este sentido, surge la importancia de reflexionar sobre el grado de cohesión socioespacial de los territorios urbanos en pos de incrementar la interacción, los encuentros e intercambios sociales, de fortalecer la experiencia colectiva en los espacios públicos y propiciar el equilibrio territorial, como una vía contraria a la fragmentación espacial, la degradación ambiental y la segregación social generadas por los modelos urbanos turísticos tradicionales.

La cohesión territorial incrementa la integración espacial y social, a la vez que brinda

mejores oportunidades de calidad de vida. Si bien coexisten diferentes interpretaciones de cohesión territorial, este trabajo se centra en la idea de la integración social con el objetivo principal de reducir las disparidades y los desequilibrios socioeconómicos. Esto, a su vez, se complementa con la visión geográfica, que se formula en términos de accesibilidad, es decir, la posibilidad de que los ciudadanos tengan igual acceso a las instalaciones, a los servicios y conocimientos, independientemente de dónde vivan (Mirwaldt, McMaster y Bachtler, 2008 en Gierhake y Jardon, 2016).

Es decir, la perspectiva de cohesión territorial aporta una visión espacial o territorial a los otros conceptos y traslada todas aquellas cuestiones que antes se presentaban bajo un prisma puramente social (igualdad, equidad, solidaridad, protección social) a un enfoque territorial (solidaridad y justicia territoriales) (Fernández Tabales et al., 2009).

En este camino, la cohesión territorial se enmarca en la construcción de un proyecto para la integración del territorio, y constituye una elaboración prospectiva en la que se incluye el espacio público de la ciudad como elemento clave. En síntesis, el objetivo central de la cohesión territorial es lograr la conexión espacial y la integración social en las ciudades. Por eso, los espacios públicos son elementos estratégicos para la construcción de territorios de inclusión socioespacial, y es aquí donde la gestión integral urbana tiene una gran responsabilidad y un desafío.

El espacio público es el lugar donde se une la ciudad con sus ciudadanos, por lo que 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.

Sin duda, 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. Permiten entender estos espacios como elementos articuladores y estructurantes del tejido urbano, generadores de significados e imágenes del destino, lugares de encuentro privilegiados para la recreación, la interacción y la convivencia social, para la pervivencia de los sistemas naturales en lo urbano, regulador de las condiciones ambientales urbanas y facilitador de los movimientos circulatorios (Rangel Mora, 2012; Simancas Cruz, De Souza Iglesias y Núñez, 2010 ; Tella y Potocko, 2009).

En el espacio público es posible identificar aspectos que constituyen su función físico-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, articula y consolida la ciudad. Por otro lado, en cuanto a su funcionalidad social, esta se reconoce a partir de la contribución que hacen los espacios públicos urbanos al bienestar y a la inclusión de las personas (Chiesura, 2004).

Las condiciones físico-espaciales de los espacios públicos son significativas para llevar a cabo su función social y espacial. El espacio público puede considerarse como eje estructurante de la ciudad, indicador de calidad de vida urbana y factor de cohesión territorial, donde se permiten los encuentros y los intercambios, además de los diversos beneficios que le proveen (Alvarado Azpeitia, Adame Martínez, y Sánchez Nájera, 2017; Echave y Rueda, 2008; Páramo y Burbano, 2013; Valenzuela-Montes y Talavera-García, 2015; Garnica Berrocal y Jiménez Caldera, 2013). Su rol en estos aspectos dependerá de la cantidad y calidad de sus infraestructuras y equipamientos (deportivos, recreativos y de

estancia), mobiliario urbano (bancas, luminarias, baños públicos, entre otros), espacios naturales (verdes o azules) y la accesibilidad y movilidad peatonal y vehicular. Un espacio urbano puede ser fluido, inclusivo, eficiente, fragmentario, discriminatorio o inequitativo, lo que incide en los grados de libertad que tiene una sociedad para moverse y permanecer. Proponer un territorio continuo, amigable, vital, legible y permeable, que pueda ser recorrido, usado vivido con intensidad por el público de múltiples formas posibilita las diferentes maneras de apropiarse satisfactoriamente de él.

Un espacio amigable o humanizado (Gehl, 2006, 2014; Egea Jiménez y Sánchez González, 2016; Garfias-Molgado y Araújo-Giles, 2015) es considerado como un lugar pensado y diseñado para el uso social, en definitiva, habitable y agradable. El espacio amigable está concebido a escala humana, cercano a las personas; esto implica lugares con condiciones y seguridad para caminar, espacios públicos que inspiran la convivencia y promueven el uso inclusivo y la movilidad equitativa y sostenible. Son lugares atractivos y equitativos, tanto social como territorialmente, que permiten la integración social y fomentan el derecho a la ciudad.

La legibilidad es la cualidad de los espacios de facilitar a las personas el entendimiento o la lectura clara de las relaciones espaciales del sitio como parte de la ciudad y unidad en sí misma, de manera que se posibiliten la orientación y el desplazamiento en él (Méndez, 2012; Lynch, 1984). La vitalidad se refiere a la promoción de contactos sociales mediante una alta intensidad de actividades relacionadas con el espacio urbano a lo largo del día. La permeabilidad se vincula con la existencia de conexiones abiertas tanto dentro del espacio como en sus alrededores, y guarda una estrecha relación con la “libertad de elección o la posibilidad de elegir, respondiendo

al concepto de democratización espacial” (De Schiller, 2000, p. 3).

En este camino, el análisis de estas cuestiones permite identificar el grado en que los espacios públicos se constituyen en lugares de transición y de interconexión, y en sitios para sus usuarios que propician la cohesión territorial de la ciudad.

El caso de estudio

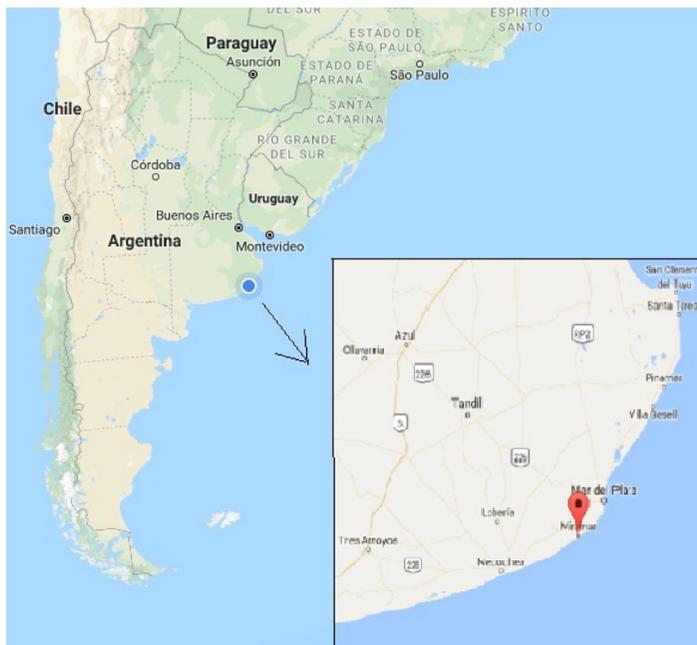
Miramar es la ciudad cabecera del partido de General Alvarado, ubicado en el sudeste de la Provincia de Buenos Aires, sobre la costa del océano Atlántico (ver figura 1). Se destaca por ser un importante centro turístico de sol y playa, reconocido por sus amplias playas y su entorno familiar y tranquilo, emplazado a 48 km de Mar del Plata y a 448 km de Buenos Aires. Además, según datos del último censo realizado en 2010, la ciudad contaba con una población de 29.433 habitantes (INDEC,

2010) y concentra las actividades estatales político-administrativas y la mayor cantidad de servicios de educación, salud, seguridad y justicia del partido.

En cuanto a su conexión vial, se identifican al menos tres ejes de importancia. El principal es la ruta provincial n.º 11, paralela al frente costero de la ciudad, que la conecta con el partido de General Pueyrredón y la localidad de Mar del Sur. La ruta provincial n.º 88 es otro eje relevante, que atraviesa el interior del partido y 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.º 77, que conecta a Miramar con el interior del partido.

La modalidad turística predominante es la de sol y playa, recibiendo aproximadamente 30.000 turistas por temporada. La mayoría de los turistas proceden de la Ciudad de Buenos Aires y sus alrededores; a su vez, el 82,6 %

Figura 1. Mapa de ubicación de la ciudad de Miramar



Fuente: Elaboración propia a partir de imágenes satelitales.

de los visitantes se movilizan en auto propio (CFI, 2014); esto incrementa el parque automotor y genera una concentración vehicular en la zona costera, que presenta problemas de déficit de estacionamientos, principalmente en época estival.

Miramar, al igual que el resto de los balnearios de la costa bonaerense fuertemente vinculados al desarrollo del turismo de sol y playa, presenta una disposición espacial particular. Su nacimiento como balneario conllevó su conformación y estructuración en torno al frente costero, entendiendo la playa como el principal atractivo convocante de los flujos turísticos y como el espacio articulador del desarrollo del destino. Así, este sector se convirtió en uno de los ejes físico-urbanos principales, 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 este y así configuren su red desde una perspectiva sistémica, considerando su acceso y disfrute. De esta manera, el espacio ambiental urbano costero de Miramar se convierte en un eje estructurante de esta red de espacios públicos que vincula determinados elementos motrices: interfaces, nuevas naturalezas y ejes construidos o naturales, conectores o longitudinales (Rangel Mora, 2007).

En cuanto a las nuevas naturalezas, el parque de los Patricios y el vivero municipal se identifican como tales por constituirse en espacios predominantemente naturales, que favorecen el desarrollo actividades sociales, económicas, administrativas, así como también la mejora y el fortalecimiento de la imagen de Miramar.

Las principales interfaces que representan los lugares con valor sociocultural son el *muelle de pescadores*, que es un punto emblemático y lugar de encuentro social de los residentes; las desembocaduras de *la avenida 23 y la calle 21*, donde hay una oficina de información

turística, una “estación saludable” y juegos infantiles; el *parque de los Patricios*, en su rol de interfaz, permite la práctica de actividades recreativas y se constituye en un lugar de encuentro por poseer espacios para sentarse y estar al aire libre; y el *vivero municipal* se forja como espacio público de carácter recreativo; este último cuenta con una amplia oferta de actividades lúdicas, gastronómicas, deportivas y culturales.

En todos estos casos se trata de núcleos de interacción y encuentro social, esparcimiento y recreación, utilizados tanto por turistas como por residentes. Así mismo, su ubicación es privilegiada, pues se encuentran en las desembocaduras de los principales ejes conectores de la ciudad y están integrados en la red urbana.

En relación con los servicios urbanos, el eje costero urbano presenta un buen nivel de dotación de infraestructura y equipamiento comunitarios básicos. Un aspecto relevante en torno a la movilidad en la ciudad es el uso generalizado de motos y bicicletas como medios de transporte, independientemente de que no se den las condiciones adecuadas para su efectivo desarrollo como una red de bicisendas o estacionamientos. Cabe destacar que la ciudad no posee semáforos, lo cual dificulta los desplazamientos tanto vehiculares como peatonales.

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).

Estrategia metodológica

Uno de los espacios públicos más importantes y representativos de la ciudad es, sin duda, aquel determinado por el eje costero urbano, no solo por su significancia para el habitante de la ciudad y el visitante, sino por su importancia

ambiental, económica, política, social y geográfica. En este sentido, el propósito del trabajo es el análisis de los elementos que posibilitan la conexión espacial y la integración social del eje costero de Miramar asociados con la cohesión territorial.

El eje o frente costero urbano de Miramar posee una extensión de 31 km y representa una linealidad natural que por sus características morfológicas puede llegar a ser estructurante fundamental de la red de espacios públicos de la ciudad que lo contiene (Rangel Mora, 2007, p. 2).

El trabajo se desarrolla en tres fases, como se describe a continuación:

En primer lugar, por medio de una revisión bibliográfica, se identificaron y definieron los indicadores de condiciones y cualidades físico-espaciales del espacio público costero que permitieron evaluar, por un lado, aspectos de circulación y desplazamiento en el espacio público y de articulación con el resto del territorio, para los fines de identificar el grado de conexión espacial; y por el otro lado, cuestiones que generan la aptitud para el uso social y la atractividad y vitalidad del lugar, en pos de estimar el nivel de integración social que propicia el eje costero.

Así mismo, para cada indicador se estableció una escala de ponderación de 1 a 5, donde 5 es la evaluación más satisfactoria y 1 es la menos satisfactoria para la cohesión territorial, y se diseñó una ficha de relevamiento.

En segundo lugar, por un lado, se realizó un recorrido por el frente costero urbano con el fin de sectorizar la zona de estudio, que abarca desde la avenida del Mar hasta la entrada al vivero (31.000 m o 31 km), con base en las características físico-geográficas, así como en perfiles turístico-recreativos particulares del frente costero, con el objetivo de profundizar

en el análisis en función de los rasgos particulares de los diferentes sectores. Por otro lado, en junio de 2017 se llevó a cabo la recolección de datos y su respectivo registro en fichas por sectores mediante la técnica de observación *in situ*, conteo de observaciones y registro fotográfico.

En tercer lugar, desde un enfoque cualitativo y una perspectiva físico-espacial, se realizó el análisis y evaluación de las condiciones del eje costero urbano que facilitan o dificultan la integración social y la conexión espacial, y que paralelamente impulsan o restringen la cohesión territorial. Estas condiciones fueron representadas en un gráfico con el objetivo de visualizar y comparar, por tramos analizados y en promedio, los aspectos abordados. Así mismo, se elaboró una representación gráfica a partir de imágenes satelitales del eje costero para aportar a la visualización de los datos arrojados por los indicadores en el territorio analizado.

El resultado proporcionó un diagnóstico de la cohesión territorial del eje costero urbano de Miramar para el establecimiento de retos de la gestión urbana en pos de la integración equilibrada de las dimensiones que conforman el sistema territorial y la armonía socioespacial en el largo plazo.

Resultados

Con el fin de establecer los indicadores que permitan estimar la cohesión territorial, primero se definieron los aspectos por considerar para cada una de sus dimensiones (ver tabla 1).

Luego se identificaron y establecieron los indicadores de cohesión territorial asociados con la conexión espacial y la integración social del eje costero de Miramar. Sus parámetros de evaluación planteados para el trabajo se detallan en la tabla 2.

Tabla 1. Dimensiones de la cohesión territorial y sus definiciones

<i>Dimensión</i>	<i>Indicadores</i>	<i>Características</i>
1. Conexión espacial	1.1 Circulación y legibilidad del EP	Son características del espacio que posibilitan la circulación y continuidad urbana y que facilitan a las personas entender el espacio y desplazarse en él (Méndez, 2012).
	1.2 Articulación y permeabilidad	Aspectos que refieren a la apertura y a la integración del espacio con el resto del territorio (De Schiller, 2000, p. 3).
2. Integración social	2.1 Aptitud para el uso social	Es el equipamiento que dispone el espacio, otorga confortabilidad para su uso y promueve su funcionalidad social.
	2.2 Atractividad y vitalidad	Son las condiciones paisajísticas, las oportunidades de usos y proximidad de actividades que contiene el espacio y motivan la visita, la interacción social y el uso recreativo (Sánchez de Madariaga, 1999, en López de Lucio, 2000).

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 2. Indicadores de cohesión territorial

<i>Conexión espacial</i>						
		<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>
<i>1.1 Circulación y legibilidad espacial</i>						
1.1a	Porcentaje del espacio vial destinado al peatón en relación con el espacio total de la calle	$x < 20\%$	$20 < x < 45\%$	$46 > x > 65\%$	$66 > x < 85\%$	$x > 85\%$
1.1b	Ancho de la vereda	$x < 1\text{m}$	$1 < x < 2,5\text{m}$	$2,5 < x < 3\text{m}$	$3 < x < 4\text{m}$	$x > 4\text{m}$
1.1c	Presencia de señalización vial	$x \geq 5\text{m}$	$500 > x > 400\text{m}$	$400 > x > 250\text{m}$	$50 > x > 100\text{m}$	$x \leq 100\text{m}$
1.1d	Existencia de rampas en el frente costero	$x \geq 500\text{m}$	$500 > x > 400\text{m}$	$400 > x > 250\text{m}$	$250 > x > 100\text{m}$	$x \leq 100\text{m}$
1.1e	Porcentaje de espacio reservado para estacionamiento (público o privado) fuera de la vía pública en relación con el total de la superficie del espacio	$x < 20\%$	$20 < x < 45\%$	$46 < x < 65\%$	$66 < x < 85\%$	$x > 85\%$
1.1f	Presencia y cobertura de dispositivos de seguridad vial (semáforos, lomas de burro)	$x < 20\%$	$20 < x < 45\%$	$46 < x < 65\%$	$66 < x < 85\%$	$x > 85\%$
<i>1.2 Articulación y permeabilidad territorial</i>						
1.2a	Existencia de calles o avenidas de acceso perpendicular al frente costero y que interconecten con el resto de la ciudad	$x \geq 500\text{m}$	$500 < x > 400\text{m}$	$400 < x > 250\text{m}$		$x \leq 100\text{m}$
1.2b	Presencia de equipamiento público básico en un radio de 600 m	0	1-2	2-3		>5

1.2c	Grado de campo visual hacia el cielo desde la calle, depende del ancho de esta y de la altura de los edificios	$x > 2$	$2 > x > 1$	$1 > x > 0,5$		$x < 0,25$
1.2d	Presencia de bicisenda	$x < 5\%$	$5 < x < 35\%$	$35 < x < 65\%$		$x > 90\%$
<i>Integración social</i>						
<i>2.1 Aptitud para uso social</i>						
2.1a	Porcentaje del frente costero con alumbrado público	$x < 20\%$	$20 < x < 45\%$	$46 < x < 65\%$		$x > 85\%$
2.1b	Cobertura de espacios para sentarse a lo largo del frente costero	$x < 5\%$	$5 < x < 40\%$	$40 < x < 65\%$		$X = 100\%$
2.1c	Presencia de espacios de refugio de condiciones climáticas	$x \geq 800m$	$800 > x > 600m$	$600 > x > 400m$		$x \leq 200 m$
2.1d	Presencia y cobertura de dispositivos de seguridad física (cámaras, personal de seguridad)	$x < 20\%$	$20 < x < 45\%$	$46 < x < 65\%$		$x > 85\%$
2.1e	Presencia de baños públicos sobre la línea de costa	$x \geq 800m$	$800 > x > 600m$	$600 > x > 400m$		$x \leq 200 m$
<i>2.2 Atractividad y vitalidad</i>						
2.2a	Presencia de espacios verdes recreativos con una superficie mínima de 1.000 m ²	$x \geq 500m^2$	$500 > x > 300m^2$	$300 > x > 200m^2$		$x \leq 100m^2$
2.2 b	Número de oportunidades recreativas que brinda el espacio	1-2	3-4	5-6		10
2.2c	Presencia de equipamiento recreativo público en 500 m	0	1	2		$x \geq 4$
2.2d	Proximidad a actividades comerciales de uso cotidiano a un radio de 300 m	0	1-2	2-3		> 5
2.2e	Porcentaje de espacio cubierto por vegetación en relación con el total de la superficie del espacio	$x < 15\%$	$15 < x < 40\%$	$40 < x < 60\%$		$x > 90\%$

Fuente: Elaboración propia.

Así mismo, con el fin de realizar un análisis más sectorizado, el frente costero de Miramar se dividió en cuatro tramos en función de su perfil turístico paisajístico y de sus características físico-geográficas, a saber:

- El primer tramo tiene una longitud de 850 m y representa el sector norte del frente

costero. Su comienzo está dado por la entrada al barrio Parquemar, puntualmente en la calle Av. del Mar, y concluye en el arroyo el Durazno. Se caracteriza por permitir el estacionamiento de vehículos sobre ambos lados de la ruta interbalnearia 11 y por la presencia de la mayor cantidad de balnearios privados de la ciudad.

- El segundo tramo comienza en el arroyo el Durazno, finaliza en la calle 25 y posee una longitud de 1.000 m. Se trata del sector céntrico, donde se distribuyen una gran cantidad de establecimientos comerciales de distintos rubros, algunos de apertura anual. Además, allí se concentra la mayor cantidad de edificios sobre la línea de costa, cuya altura representa un impacto para la calidad de la playa y la experiencia recreativa, por el cono de sombra que generan. Si bien es una zona de balnearios privados, la entrada al público está garantizada a partir de cuatro accesos debidamente señalizados.
- El tercer tramo, que se ubica entre las calles 25 y 37, posee una longitud de 850 m. Es una zona residencial en buen estado de mantenimiento, con algunas actividades comerciales. Cuenta con un paseo paralelo al frente costero, al que se accede a partir de escalinatas. Este espacio suele emplearse como una bicisenda informal, aunque su falta de mantenimiento hace que su uso sea difícil. En este tramo, la calle es de doble mano, con un cantero que divide ambos sentidos.
- Por último, el cuarto tramo bajo análisis tiene una longitud de 400 m, comienza en la calle 37 y finaliza en la calle 45, con la entrada al vivero municipal. En su inicio se encuentra el muelle de pescadores, punto neurálgico de encuentro para residentes.

Así, en función de los indicadores y parámetros establecidos y para cada tramo definido, en junio de 2017 se realizó el relevamiento de datos y su registro por medio de la observación *in situ*, conteo de observaciones y registro fotográfico.

Por último, se analizaron y graficaron los resultados obtenidos por tramos, a saber (ver tabla 3).

Las condiciones de *conexión espacial* poseen un valor promedio de 2,67. Entre estas, la articulación y la permeabilidad territorial del frente costero tienen un valor medio alto (3), con diferencias no significativas entre sus tramos, mientras que los aspectos vinculados a la circulación y legibilidad del frente costero presentan un valor más bajo (de 2,33), con diferencias marcadas en cada uno de sus tramos.

En relación con los aspectos de *integración social*, el valor promedio es medio alto, de 2,80. La *atractividad y vitalidad del frente costero* tiene el valor promedio más alto (3,40) de todos los aspectos analizados, y las condiciones de *aptitud para uso social* presentan la valoración más baja (2,20) de todas las variables abordadas.

Específicamente, en cuanto a los aspectos vinculados a la *circulación y legibilidad del frente costero*, puede inferirse que se le otorga prioridad al tráfico vehicular sobre el peatonal en todo el frente costero (1.1a y 1.1b), teniendo en cuenta un ancho de vereda que no excede los 2,75 m y que resulta angosto para un espacio público tan significativo y concurrido. La falta de espacio destinado al estacionamiento vehicular representa un problema e implica dificultades relacionadas con la fluidez del tránsito, especialmente en días de gran afluencia de visitantes a la costa. Esto se debe a que solo en el tramo inicial se ha destinado lugar para estacionar fuera del espacio público (indicador 1.1e), mientras que en el resto de los tramos el estacionamiento es sobre la calle.

La señalización vial presente (1.1c) es suficiente (cada 250 m en el primer tramo, y en los dos tramos centrales cada 100 m), exceptuando el tramo sur; y la accesibilidad física (1.1d) se destaca en los tramos céntrico y residencial, principalmente por contar con la presencia de rampas cada 100 m y cada 280 m, respectivamente. Respecto

Tabla 3. Análisis de resultados por tramo

		Eje estructurarte costero									
		Tramo 1		Tramo 2		Tramo 3		Tramo 4		Totales	
Conexión espacial	Circulación y legibilidad espacial	1.1a	1	1.1a	1	1.1a	1	1.1a	1	1	1
		1.1b	2	1.1b	3	1.1b	3	1.1b	1	2,3	2,33
		1.1c	4	1.1c	5	1.1c	5	1.1c	1	3,75	2,33
		1.1d	1	1.1d	5	1.1d	3	1.1d	1	2,5	2,33
		1.1e	5	1.1e	1	1.1e	1	1.1e	1	2	2,67
		1.1f	2	1.1f	2	1.1f	2	1.1f	4	2,5	2,67
	Articulación y permeabilidad territorial	1.2a	1	1.2a	5	1.2a	5	1.2a	5	4	3
		1.2b	4	1.2b	5	1.2b	2	1.2b	1	3	3
		1.2c	5	1.2c	1	1.2c	5	1.2c	5	4	3
		1.2d	1	1.2d	1	1.2d	1	1.2d	1	1	3
Integración social	Aptitud para uso social	2.1a	4	2.1a	4	2.1a	5	2.1a	4	4,25	2,20
		2.1b	1	2.1b	5	2.1b	4	2.1b	1	2,75	
		2.1c	5	2.1c	1	2.1c	1	2.1c	1	2	
		2.1d	1	2.1d	1	2.1d	1	2.1d	1	1	
		2.1e	1	2.1e	1	2.1e	1	2.1e	1	1	
	Atractividad y vitalidad	2.2a	5	2.2a	4	2.2a	2	2.2a	5	4	3,40
		2.2b	3	2.2b	4	2.2b	4	2.2b	4	3,75	
		2.2c	1	2.2c	2	2.2c	3	2.2c	1	1,75	
		2.2d	4	2.2d	5	2.2d	3	2.2d	3	3,75	
		2.2e	2	2.2e	4	2.2e	5	2.2e	4	3,75	

Fuente: Elaboración propia.

a los dispositivos de seguridad vial (1.1f), no existen semáforos, aunque se registraron algunas lomas de burro y dos rotondas que permitirían ordenar el tránsito vehicular. Por último, cabe mencionar que el cuarto tramo tiene las peores condiciones en cuanto a la circulación en todos los aspectos evaluados.

En lo respectivo a la *articulación del eje costero urbano* con el resto del territorio y su *permeabilidad*, se destaca la conexión de la costa con el resto de la ciudad (1.2a) a partir de la gran cantidad de accesos perpendiculares que

integran ambos sectores, también el grado de campo visual (1.2c), que es muy bueno en todo el paseo costero, exceptuando el tramo céntrico, donde se concentran los edificios. El equipamiento público (1.2b) se concentra en mayor medida en los dos primeros tramos, y hacia el sur el indicador tiende a bajar, hasta no registrarse presencia de equipamiento público en un radio de 600 m. Los equipamientos públicos identificados fueron la Escuela Técnica n.º 1, el Instituto General Alvarado, el natatorio municipal, el polideportivo municipal y la sede del operativo

de Seguridad en Playas. La inexistencia de bicisenda a lo largo de todo el eje representa el indicador con evaluación más baja en esta dimensión (1.2d).

La condición más favorable de su *aptitud para el uso público* está vinculada con la iluminación (2.1a), la cual se mantiene sobre todo el eje costero, con una marcada disminución en el último tramo. En cuanto a los lugares para sentarse (2.1b), su ponderación fue relativa al tramo analizado, ya que existen en cantidad suficiente en los dos tramos centrales (el segundo tramo tiene aproximadamente 5 bancos por cuadra y el tercer tramo tiene dos bancos por cuadra), pero no existen en los tramos norte y sur. Por otra parte, entre los aspectos negativos se ubica la escasez de baños públicos (2.1e) –pues solo se encontró uno y estaba cerrado– y de dispositivos de seguridad física (2.1c) sobre la línea de costa, y la presencia de solo dos refugios ante condiciones climáticas (2.1b), ubicados en el tramo sur, sobre la ruta interbalnearia (coincidentes con las paradas del micro de media distancia que conecta la ciudad con Mar del Plata).

En cuanto a su *atractividad y vitalidad*, se destaca la presencia de dos espacios verdes recreativos de gran relevancia para la ciudad (2.2a), como son el parque de los Patricios y el vivero municipal, sobre el inicio y el fin del eje costero, respectivamente, cuyo acceso es sencillo y su integración a la ciudad es muy buena. Además, se observa la presencia de oportunidades recreativas (2.2b) tanto generales (descanso, contemplación, caminatas, pesca, encuentro social, zona de bares de vida nocturna) como específicas del destino (observación de cetáceos, el acuario, escuelas de *surf*, natatorio municipal, los murales de la Bienal de Arte). En relación con aspectos vinculados con la estética de la zona, se resalta la presencia de vegetación (2.2e), excepto en el primer tramo, que al conectarse con la ruta interbalnearia 11 presenta

características relacionadas con su función principal de acceso.

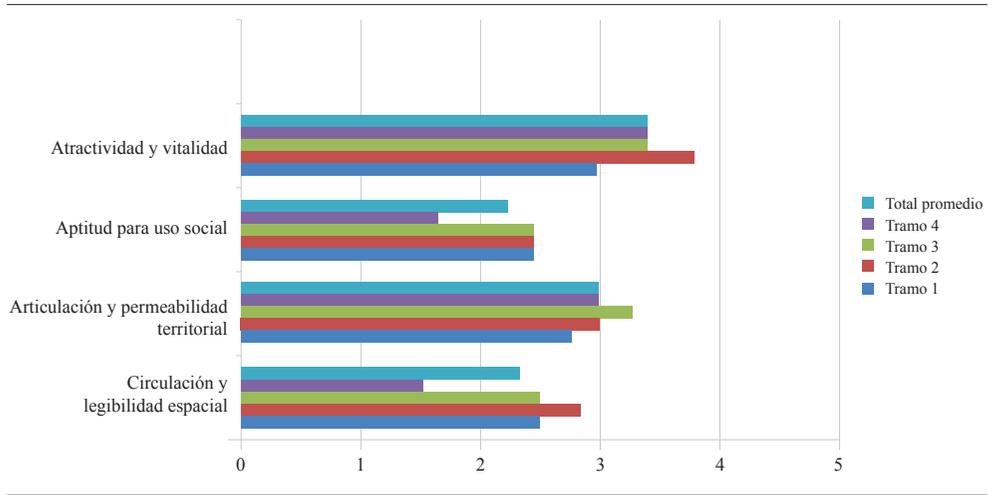
La dotación de equipamiento recreativo público (2.2c) tiene un valor bajo, ya que solo se observan dos estaciones saludables (tramos 2 y 3) y un sector de juegos infantiles (tramo 3). Es importante destacar que en el tramo dos se ubican la oficina de información, con cartelería de utilidad sobre señalización e información turística, y un bebedero, lo que refuerza la idea de este tramo como central en el frente costero. Por otra parte, la proximidad a actividades comerciales (2.2d) es alta en los primeros tramos del eje y media en los dos últimos, por lo cual puede decirse que el frente costero cuenta con movimiento comercial, aunque este es principalmente en época estival, ya que muchos de esos comercios se encuentran cerrados fuera de temporada.

La figura 2 permite visualizar, en términos generales y considerando el valor promedio de todo el eje costero, que la atractividad y vitalidad (3,4) y la articulación y permeabilidad territorial (3) tienen valores por encima de la media (2,5), y que en la aptitud para uso social (2,2) y en la circulación y legibilidad espacial (2,33) los valores están por debajo de la media. Por ello, el nivel de cohesión territorial es medio (2,73).

Además, se observa que existen diferencias significativas por tramo analizado (ver figura 3). Los valores más altos los contienen los dos tramos centrales, y los más bajos son para el tramo inicial norte y para el final sur del eje costero. Por esta razón, el grado de distribución de los elementos del espacio público no es homogéneo ni equitativo en todo el frente costero.

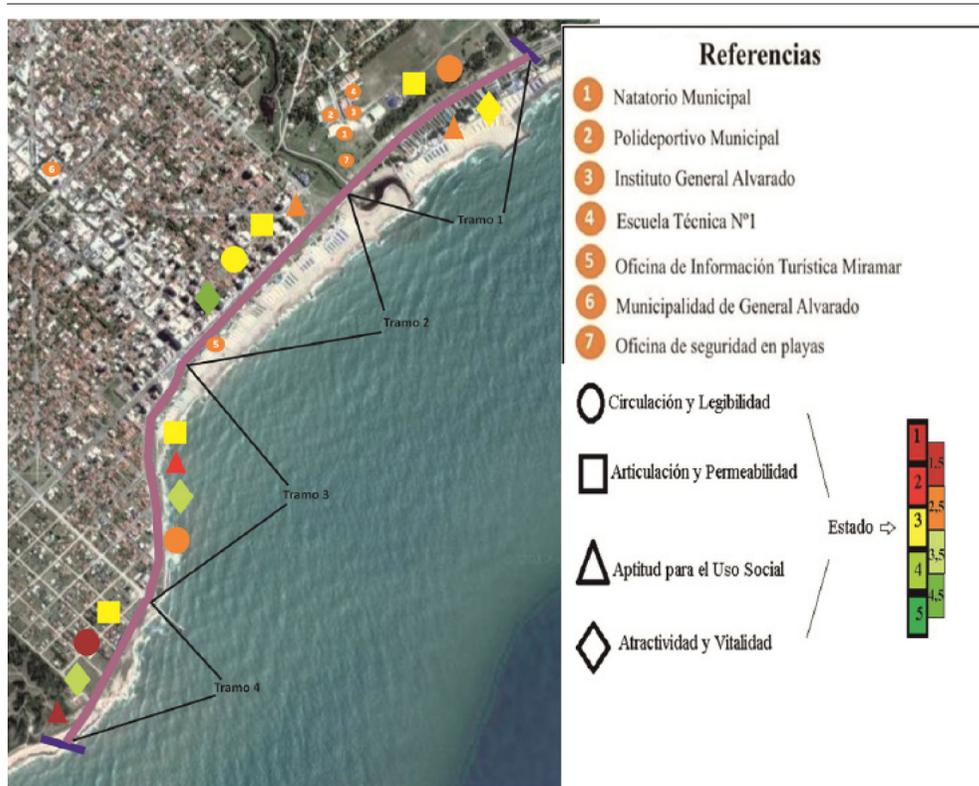
Por último, luego de describir y analizar los resultados del estudio realizado sobre la caracterización del espacio público en el eje costero de Miramar en aspectos referidos a conexión espacial e integración social, se

Figura 2. Gráfico de valores por tramos y promedio



Fuente: Elaboración propia.

Figura 3. Representación gráfica/esquemática del eje urbano costero de Miramar



Fuente: Elaboración propia a partir de imágenes satelitales.

pueden identificar los factores que restringen o dificultan la cohesión territorial del espacio analizado, o bien aquellos que la facilitan o impulsan (ver tabla 4).

Las cuestiones más estructurales e inherentes a la naturaleza y al emplazamiento del espacio analizado—como aquellas que conforman su atractividad y vitalidad, y su articulación y permeabilidad territorial—representan los aspectos más positivos identificados; y las cuestiones que actualmente restringen más la cohesión territorial están vinculadas a

aspectos de aptitud para el uso público y de circulación y movilidad en el eje. Por eso, mayores niveles de cohesión territorial pueden impulsarse por medio de intervenciones de mejora del espacio de pequeña envergadura.

El eje costero urbano de Miramar es un espacio público atractivo y vital, con funcionalidad turístico-recreativa y presencia de playas y espacios verdes significativos que brindan un escenario con oportunidades recreativas para distintos segmentos de demanda. El eje cuenta con muy buena

Tabla 4. Factores restrictivos y facilitadores de la cohesión territorial en Miramar

<i>Cohesión territorial</i>		<i>Factores que restringen o dificultan la CT</i>	<i>Factores que facilitan o impulsan la CT</i>
Conexión espacial	Circulación y legibilidad espacial, y articulación y permeabilidad territorial	<p>Difícil desplazamiento debido a calles estrechas. En el tramo inicial (norte), las veredas son más angostas que en el resto del eje y están deterioradas, y en el tramo sur, estas no existen. Además, estos tramos cuentan con menos cantidad de accesos, varios de ellos en mal estado.</p> <p>Falta de estacionamientos, lo que obstruye la circulación al quitar espacio para el tránsito vehicular.</p> <p>Ausencia de bicisenda (si bien la bicicleta es un medio de transporte muy difundido en la ciudad).</p> <p>Presencia de edificios de altura en la zona céntrica que quitan legibilidad espacial.</p>	<p>Continuidad peatonal y vehicular a lo largo de la costa, sin presencia de barreras.</p> <p>Conexión física y apertura visual en gran parte del recorrido y buena señalización en todo el eje facilitan el desplazamiento y la orientación.</p> <p>Proximidad e integración con la ciudad por la presencia de conexiones abiertas con el resto del territorio.</p>
Integración social	Aptitud para uso social, y atractividad y vitalidad	<p>Falta de baños públicos a lo largo del eje.</p> <p>Ausencia de lugares para sentarse y permanecer en los tramos norte y sur.</p> <p>Escasez de ciclistas en la costa.</p> <p>Presencia de lugares de refugio de condiciones climáticas solo en el tramo inicial (espacio de transición entre la costa de Miramar y la ruta n.o 11 interbalnearia). Comercios cerrados fuera de la temporada estival.</p>	<p>Presencia de luminarias en buen estado a lo largo del eje costero.</p> <p>Cercanía de espacios verdes recreativos significativos.</p> <p>Oferta en el espacio de oportunidades recreativas tanto de perfil activo como de pasivo.</p> <p>Presencia de la oficina pública de turismo y de equipamiento colectivo.</p> <p>Vista al mar en gran parte del recorrido.</p> <p>Existencia de espacios referenciales y de sentido de pertenencia local, como el muelle y la playa, y de bordes activos con usos residenciales, comerciales y recreativos.</p>

Fuente: Elaboración propia.

conexión espacial con el resto del territorio, lo que lo hace accesible y permeable. Así mismo, se puede recorrer a pie o en vehículo en toda su extensión, aunque con algunas dificultades identificadas especialmente en los tramos norte y sur. En su mayoría, el espacio es legible y continuo, lo que facilita la orientación y el desplazamiento de las personas, y cuenta con una buena iluminación y amplitud visual, la cual está limitada solo en el tramo aledaño a la zona céntrica del destino, donde se concentran los edificios más altos. Sus tramos centrales son los más concurridos y apropiados a lo largo del año, y en ellos hay condiciones de amabilidad que propician un uso confortable, solo restringido por la falta de baños públicos y de lugares de refugio de las condiciones climáticas.

Cabe destacar que, si bien la buena cohesión espacial (accesibilidad y conectividad) por sí sola no asegura la inclusión y la integración social, sí la facilita. A esto se suman la alta atraktividad y vitalidad, que motiva la afluencia, y sus condiciones, que propician las relaciones sociales; y las actividades recreativas favorecen su apropiación satisfactoria y permiten determinar que es un espacio apropiable, que sirve como conector social y motiva su visita y disfrute.

Conclusiones

El recurso común más importante en las ciudades es el espacio público. Este requiere especial atención para hacerlo habitable y equitativo, empezando por su evaluación e implicación en políticas públicas y de gestión.

Sin duda, la calidad del espacio público ayuda a mejorar y equilibrar las condiciones de vida de la población y contribuye a generar ciudades más inclusivas e integradas. Así mismo, en una ciudad turística como Miramar, la calidad del entorno litoral es un importante elemento diferencial y competitivo.

El frente costero urbano en sí mismo se constituye como un eje ambiental urbano estructurante longitudinal, que permite cubrir mayores distancias y recorrer toda la ciudad de norte a sur. Se trata de un eje integral que permite la circulación peatonal y vehicular, sin obstáculos ni barreras arquitectónicas complejas más allá de los elementos propios de la estructura vial (como las rotondas). Brinda la posibilidad de 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.

Existen diferencias significativas en función de los tramos analizados del eje. Los niveles más altos de cohesión territorial se presentan en los tramos centrales. Sin embargo, la calidad del frente costero en términos de circulación y legibilidad, articulación y permeabilidad, aptitud para el uso social, y atraktividad y vitalidad se debe evaluar en función de la totalidad del trayecto; en este sentido, el nivel de cohesión territorial es medio.

Los aspectos más restrictivos de la cohesión territorial se vinculan a cuestiones de fácil intervención, vinculadas a la presencia de equipamiento para uso público o a condiciones de mantenimiento o mejora de infraestructura vial. Y los aspectos más favorables e impulsores son las condiciones paisajísticas y naturales y la continuidad, la permeabilidad y legibilidad del eje.

La permeabilidad del eje costero, relacionada con la cantidad y calidad de sus conexiones abiertas con el resto de la ciudad y con las localidades aledañas, permite establecer que existe una democratización espacial. Así mismo, aunque la cohesión espacial (accesibilidad y conectividad) por sí sola no asegura la inclusión ni la integración

social, sí la facilita. Además, las condiciones paisajísticas y las oportunidades de usos y actividades que brinda el espacio promueven su uso y disfrute.

El diagnóstico realizado permite identificar los factores del eje costero de Miramar –espacio público y turístico más concurrido y significativo– que impulsan o restringen la cohesión espacial y la integración social. El estudio brinda información para poder impulsar políticas acordes al modelo de ciudad deseado y desarrollar estrategias de intervención enfocadas en la humanización y la cohesión territorial de los espacios públicos.

Referencias bibliográficas

Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona y Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. (2010). *Sistema de indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas*. Recuperado de <http://www.upu.es/contenidos/camuniso/info/V0722854.pdf>

Alvarado Azpeitia, C., Adame Martínez, S. y Sánchez Nájera, R. (2017). Habitabilidad urbana en el espacio público, el caso del centro histórico de Toluca, Estado de México. *Sociedad y Ambiente*, 13, 129-169. DOI: 10.31840/sya.v2017i13.1758

Antón Clavé, S. (2004). De los procesos de diversificación y cualificación a los productos turísticos emergentes. Cambios y oportunidades en la dinámica reciente del turismo litoral. *Papeles de Economía Española*, 102, 316-333.

Banco Interamericano de Desarrollo (BID). (2016). *Guía metodológica. Iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles* (3.ª ed.). Washington: Autor. Recuperado de <https://publications.iadb.org/es/publicacion/guia-metodologica-programa-de-ciudades-emergentes-y-sostenibles-tercera-edicion>

Cabeza Morales, I. y Gutiérrez Rey, F. (2015). Cohesión territorial: de los alcances a la conceptualización. *Revista Geográfica Venezolana*, 56(2),

293-308. Recuperado de <http://www.redalyc.org/jatsRepo/3477/347743079008/html/index.html>

Chiesura, A. (2004). The role of urban parks for the sustainable city. *Landscape and Urban Planning*, 68(1), 129-138. DOI: 10.1016/j.landurbplan.2003.08.003

Consejo Federal de Inversiones (CFI), Secretaría 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. Buenos Aires: Autor. (Documento inédito). Recuperado de <http://biblioteca.cfi.org.ar/wp-content/uploads/sites/2/2015/07/50306.pdf>

De Schiller, S. (2000). *Calificación de diseño urbano y sustentabilidad*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.

Echave, C. y Rueda, S. (2008). *Habitability index in the public space*. Trabajo presentado en la International Conference Walk21 IX: A moving city, Barcelona, Walk21. Cheltenham, Gloucestershire (UK).

Egea Jiménez, C. y Sánchez González, D. (coords.) (2016). *Ciudades amigables: perspectivas, políticas, prácticas*. Granada: Editorial Comares.

Fernández Tabales, A., Rodríguez Mateos, J. C., García García, A., González Romero, G., Pedregal Mateos, B., Pita López, M. F. y Torres Gutiérrez, F. J. (2009). *Aportaciones del Foro de expertos sobre la cohesión, la diversidad y el desarrollo territorial: reflexiones en torno al Libro verde de la Comisión de las Comunidades Europeas*. Trabajo presentado en el Foro de expertos sobre la cohesión, la diversidad y el desarrollo territorial: reflexiones en torno al *Libro verde* de la Comisión de las Comunidades Europeas, Sevilla.

Garfias-Molgado, A. y Araújo-Giles, H. (2015). Análisis metodológico para el estudio de la habitabilidad urbana. Desde la concepción de las “ciudades humanas”. *Revista Legado de*

Arquitectura y Diseño, 10(18), 45-56. Recuperado de <https://legadodearquitecturaydiseno.uaemex.mx/article/view/11372>

Garnica Berrocal, R. y Jiménez Caldera, J. E. (2013). La calidad de vida urbana y la dimensión físico-espacial del espacio público: aportes metodológicos para el ordenamiento territorial de Montería. *Perspectiva Geográfica: Revista del Programa de Estudios de Posgrado en Geografía*, 18(2), 257-280. DOI: 10.19053/01233769.2678

Gehl, J. (2006). *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios* (Trad. M. T. Valcarce, de la 5.ª edición en inglés). Barcelona: Reverté.

_____. (2014). *Ciudades para la gente*. Buenos Aires: Infinito.

Gierhake, K. y Jardon, C. M. (2016). Espacio público en Quito (Ecuador). Un instrumento innovador para implementar el desarrollo territorial. *Visión de Futuro*, 20(1). Recuperado de http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1668-87082016000100002&lng=es&tlng=es

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC). (2010). *Informe del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010*. Recuperado de https://www.indec.gov.ar/ftp/cuadros/poblacion/censo2010_tomo1.pdf

López de Lucio, R. (2000). El espacio público en la ciudad europea: entre la crisis y las iniciativas de recuperación. Implicaciones para Latinoamérica. *Revista de Occidente*, 230/231, 105-121.

Lynch, K. (1984). *La imagen de la ciudad* (Edición en español de Luis Enrique Reverón). Ciudad de México: Ediciones G. Gili.

Méndez, E. (2012). Imaginario de ciudad turística: una propuesta de abordaje. En J. Enríquez y E. Méndez (coords.), *De itinerarios, paisajes e*

imaginarios. Miradas y acercamientos al estudio del turismo (pp. 11-44). Sonora: Universidad de Sonora.

Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, y Ministerio de Fomento (2011). *Estrategia española de sostenibilidad urbana y local (EESUL)*. Madrid: Gobierno de España. Recuperado de <http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/1668CD1E-0B11-4C9E-84E2-E664DD3464C1/111503/EESULWEB2011.pdf>

Páramo, P. y Burbano, A. (2013). Valoración de las condiciones que hacen habitable el espacio público en Colombia. *Territorios*, 28, 187-206. Recuperado de <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/territorios/article/view/2557>

Páramo, P., Burbano, A., Jiménez-Domínguez, B., Barrios, V., Pasquali, C., Vivas, F., Moros, O., Alzate, M., Jaramillo Fayad, J. C. y Moyano, E. (2018). La habitabilidad del espacio público en las ciudades de América Latina. *Avances en Psicología Latinoamericana*, 36(2), 345-362. DOI: 10.12804/revistas.urosario.edu.co/apl/a.4874

Pinzón Botero, M. y Echeverri Álvarez, I. (2010). Espacio público, cultura y calidad ambiental urbana: una propuesta metodológica para su intervención. *Investigación & Desarrollo*, 18(1), 92-113. Recuperado de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=26815364005>

Rangel Mora, M. (2007). *Redes de espacios públicos y ejes ambientales estructurantes*. Recuperado de <http://www.saber.ula.ve/handle/123456789/17245?locale-attribute=es>

_____. (2012). Las redes de espacios públicos. Hacia la sustentabilidad de la ciudad intermedia. En *Espacios públicos, calidad y mediación* (pp. 40-54). Mérida, Venezuela: Universidad de Los Andes.

Simancas Cruz, M. R., De Souza Iglesias, A. y Núñez, C. (2010). La renovación de los espacios

- públicos en áreas turísticas consolidadas. En R. Hernández y A. Santana (coords.), *Destinos turísticos maduros ante el cambio. Reflexiones desde Canarias* (pp. 183-213). La Laguna: Instituto Universitario de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad de La Laguna.
- Tella, G. y Potocko, A. (2009). Espacios verdes públicos: una delicada articulación entre demanda y posibilidades efectivas. *Revista Mercado y Empresas para Servicios Públicos*, 55, 40-55. Recuperado de <http://www.guillermotella.com/articulos/los-espacios-verdes-publicos-una-delicada-articulacion/>
- Valenzuela-Montes, L. y Talavera-García, R. (2015). Entornos de movilidad peatonal: enfoques, factores y condicionantes. *Revista EURE: Revista de Estudios Urbano Regionales*, 41(123), 5-27. Recuperado de <https://www.redalyc.org/html/196/19637101001/>
- Vera-Rebollo, J. F. y Baños Castiñeira, C. J. (2010). Renovación y reestructuración de los destinos turísticos consolidados del litoral: las prácticas recreativas en la evolución del espacio turístico. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 53, 329-353.