



Problemáticas urbanas: el estacionamiento en el barrio centro, de Santiago del Estero

Caumo Mirta^{*}
Santillán Osvaldo^{**}
Gioria Ana^{***}
Ledesma Ignacio^{****}

Resumen

El trabajo se enmarca en la Geografía Urbana, que analiza la ciudad como espacio heterogéneo, con variadas problemáticas que surgen de su dinámica funcional. Una de ellas es la disponibilidad de espacios o lugares destinados al estacionamiento vehicular, en áreas centrales, y que afecta notablemente a la circulación del tránsito. La ciudad de Santiago del Estero es el nodo urbano de mayor jerarquía de la provincia. El barrio centro contiene al núcleo histórico y presenta una importante concentración de actividades tanto comerciales como de servicios y la presencia de numerosas instituciones de gobierno, de salud, educativas, religiosas, culturales, entre otras. Existe una gran afluencia diaria de la población a este importante sector de la ciudad y un alto porcentaje accede con diferentes medios vehiculares. Demandan lugares para estacionamiento, tanto públicos como privados y esta situación manifiesta la insuficiente disponibilidad de los espacios destinados para tal fin. La relevancia de este uso del suelo en la dinámica urbana dio sentido a la investigación. Se plantea como objetivo principal Elaborar un diagnóstico del estacionamiento vehicular público y privado en el barrio centro de la ciudad de Santiago del Estero y considera tres conceptos clave: territorio, usos del suelo, estacionamiento público-privado.

Palabras Claves: Territorio- Usos del Suelo- Estacionamiento público-privado

* Licenciada en Geografía. Centro de Estudios Geográficos para el Desarrollo Local y Regional, Facultad de Ciencias Políticas, Sociales y Jurídicas, Universidad Católica de Santiago del Estero.

** Licenciado en Geografía. Centro de Estudios Geográficos para el Desarrollo Local y Regional, Facultad de Ciencias Políticas, Sociales y Jurídicas, Universidad Católica de Santiago del Estero.

*** Licenciada en Geografía. Centro de Estudios Geográficos para el Desarrollo Local y Regional, Facultad de Ciencias Políticas, Sociales y Jurídicas, Universidad Católica de Santiago del Estero.

**** Profesor en Geografía. Centro de Estudios Geográficos para el Desarrollo Local y Regional, Facultad de Ciencias Políticas, Sociales y Jurídicas, Universidad Católica de Santiago del Estero.



Abstract

This research is about the Urban Geography and analyzes the city as a heterogeneous space, with different type of problems that arise from its functional dynamics. One of them is the availability of spaces or places for vehicular parking, in central areas of the city, and which significantly affects the circulation of traffic. The city of Santiago del Estero is the highest hierarchy urban node in the province. The downtown neighborhood contains the historic nucleus and center of the city, and it has an important concentration of commercial activities and service activities, also has a lot of government, health, educational, religious and cultural buildings. There is a large daily population movement to this important sector of the city and a high percentage accesses with different type of vehicle. So then, they demand places for parking, public or private parking, and this situation shows the insufficient availability of the spaces designated for this purpose. The relevance of this use of the land in urban dynamics gave the meaning to this research. The main objective is to make a diagnosis of public and private vehicle parking in the downtown neighborhood of the city of Santiago del Estero and considers three key words: territory, land use, public-private parking.

Keywords: Territory- Land Use- Public-Private Parking.

Introducción

La ciudad de Santiago del Estero es el centro poblacional, administrativo y proveedor de servicios, más importante de la provincia. Función que fue acrecentando con el tiempo, al igual que su población. El gobierno municipal reconoce 58 barrios en la ciudad, entre ellos el barrio Centro, que contiene el núcleo histórico. En él se encuentra una importante concentración de actividades productivas, en especial comercio y servicios de distinta índole, que le otorgan un gran dinamismo. Los ciudadanos concurren por diferentes motivos: compras, trámites, trabajo, salud, entretenimiento, encuentro, etc. y lo hacen en transporte público y también en gran medida, en sus vehículos particulares, especialmente autos y motos. En tal sentido, requieren de lugares para el estacionamiento de los mismos tanto en la vía pública, como en espacios adaptados para ese fin. El presente trabajo tiene como objetivo elaborar un diagnóstico del estacionamiento vehicular público y privado en el barrio centro de la ciudad de Santiago del Estero. Por tal motivo deberemos, por un lado, analizar la distribución del estacionamiento vehicular público y privado en el barrio centro de la ciudad de Santiago del Estero y por otro establecer relaciones en el uso del suelo destinado a estacionamiento público y privado, así como también será necesario distinguir problemáticas relacionadas con la dinámica de circulación y el estacionamiento en el barrio Centro de la ciudad de la ciudad de Santiago del Estero



El trabajo se enmarca en la Geografía Humana y dentro de ella, en la Geografía Urbana. La ciudad como centro demográfico, de poder, de decisión, de interconexiones, de desarrollo de la vida en común, constituye una realidad diversa y heterogénea. Puede ser entendida como un todo en permanente movimiento, una totalidad de objetos y relaciones, de formas y acciones, que se plasman en el territorio y modelan su plano. El territorio está constituido por un conjunto articulado de elementos físico-naturales, socioeconómicos, culturales y político-administrativos que le otorgan sentido, una configuración, espacialidad. De acuerdo con el geógrafo Romero (2010) “el territorio debe ser entendido, como producto social, recurso, patrimonio, paisaje, bien público, espacio de solidaridad y legado. Dimensiones todas ellas muy diferentes de una misma realidad” (p.137). Además, debe ser considerado desde una perspectiva histórica, pues en él se han plasmado las acciones del pasado, se advierten tendencias y muestra la realidad concreta en que actores, agentes sociales y población, se desenvuelven. También sobre él se ha de construir el futuro, lo que requiere visiones prospectivas. El uso del suelo, junto con las calles y la edificación son determinantes en la forma de la ciudad, modelan su plano. Es un elemento dinámico y cambiante pues se vincula con las actividades a las que sirve, implica el asiento de ellas; a las funciones productivas y de consumo. Supone así, la formación espacial de las funciones urbanas en el territorio. Los principales usos del suelo urbano refieren entre otros, al espacio residencial, comercial, religioso, industrial. De acuerdo con Milton Santos (2000) cada uso no se define en sí mismo, sino por "... los sistemas de objetos y los sistemas de acciones..." que implícita y/o explícitamente cada uso representa, contiene o significa (p.53 y ss.). De cada uso del suelo es posible interpretar fijos y flujos, forma y función, pautas de ocupación y pautas de apropiación de las personas en cada lugar. El estacionamiento es un importante uso del suelo urbano y debe ser considerado con especial atención en las áreas centrales. El crecimiento poblacional y el estilo de vida, que requiere el uso del vehículo particular, exige de vías amplias y de espacios adecuados para estacionamientos que ofrezcan comodidad y seguridad. Las diferentes actividades que realiza el hombre en su cotidianeidad, como trabajar, estudiar, recrearse, etc. crean la necesidad de estacionamientos, pues el uso de vehículos motorizados se incrementa. Las zonas centrales constituyen áreas inevitables de gran concentración de tráfico, atento a las actividades allí implantadas y las innumerables personas que diariamente se trasladan. La concentración de tránsito de vehículos, las situaciones de congestión, que se presentan principalmente en las horas de mayor afluencia, crean problemas de estacionamiento y hacen necesaria la adopción de medidas por parte de los gobiernos municipales.

En el marco de la investigación exploratoria y descriptiva, contextualizada en la geografía locacional, metodológicamente se tuvieron en cuenta dos etapas con diversas actividades. La primera contempló tareas introductorias: de consulta de fuentes escritas, investigaciones antecedentes, relevamiento de datos municipales, datos estadísticos, cartografías existentes. La segunda, tareas analíticas: de elaboración de cartografía básica preliminar, matriz geográfica, preparación y realización de relevamiento, registro de



imágenes, generación de base de datos, interpretación de datos, de imágenes satelitales, elaboración de cartografía temática, de construcción de cuadros, referidas al uso del suelo y el estacionamiento, su oferta y establecimiento de relaciones y tarea de integración o de síntesis, con la preparación de cartografía temática digital e informe final.

El barrio Centro, núcleo de la ciudad

La ciudad de Santiago del Estero es la capital provincial y del departamento homónimo, cuenta con 252.192 habitantes según el Censo 2010. Es un municipio de 1° categoría, con un ejido de 9.433,92 hectáreas ampliado en 1981. Diferentes barrios señalan la división del territorio, a través del tiempo fueron reconocidos, nominados y delimitados en distintas ordenanzas. La última del año 2015, denomina a los más recientes y reorganiza algunos antiguos. Estos difieren en cantidad de habitantes, tamaño, infraestructura, dotación de servicios, dando cuenta de la heterogeneidad, diversidad y desigualdad existente en el territorio urbano. En este sentido puede afirmarse, como lo señala el geógrafo Paolasso (2013) “que las formas de organización de una sociedad se articulan con el medio físico de muy variadas maneras, generando territorios diferentes” (p.102). El territorio se encuentra en permanente cambio, transformación ya que es el resultado entre la articulación, relación sociedad-naturaleza, a través del tiempo.

El plano de la ciudad presenta en general, una forma alargada con dirección norte-sur y con un notable ensanchamiento este-oeste en el sur. La forma actual del plano plantea procesos socio territoriales que dan cuenta de la expansión de la ciudad. El aumento gradual de la población; la migración campo-ciudad; su rol como centro provincial proveedor de servicios; la construcción de viviendas por parte del estado; fueron determinantes en el crecimiento de la mancha urbana.

La ciudad constituye un sistema en sí misma, se destaca como su punto focal el Centro, que cumple un rol fundamental en su organización. Es en general el área de mayor prestigio y valoración heredada desde la época colonial. Cuenta con elementos que sintetizan la imagen simbólica de la ciudad, como la plaza Libertad y la iglesia Catedral, y son puntos de encuentro y permiten a los habitantes desarrollar un sentido de pertenencia. Se trata de un espacio multifuncional, con acumulación de actividades interrelacionadas y beneficiadas por su accesibilidad, donde los habitantes encuentran la satisfacción de un conjunto de necesidades. En la ciudad de Santiago del Estero, esta área, se corresponde con el barrio Centro.

El barrio Centro, desde la fundación de la ciudad, constituyó el núcleo poblacional que fue gestando la vida comunitaria y construyendo el territorio. Diferentes obras señalan este proceso, algunas se conservan y son testimonios del accionar de la sociedad. Es el espacio público de mayor “legibilidad de la sociabilidad de los habitantes ya que pueden



acceder a él, usarlo, apropiarse y cargarlo de significación social” (Colucci, et al. 2012, p. 99). La condición de accesibilidad – apropiación, es una característica del Centro como espacio público. En él está viva la historia, en la presencia de monumentos, de las instituciones políticas y culturales, de las plazas como lugares de encuentros. Está comprendido entre las avenidas Roca, Moreno, Rivadavia y Alsina, con una superficie de 150,70 ha. Contiene 88 manzanas y se ubica hacia al centro este de la ciudad, está atravesado por avenidas importantes como Pedro León Gallo, Libertad y Sáenz Peña de este a oeste, y Belgrano e Independencia de oeste a este. También numerosas calles lo cruzan, y permiten la conexión con los otros barrios y la dinámica en la ciudad.

La Población

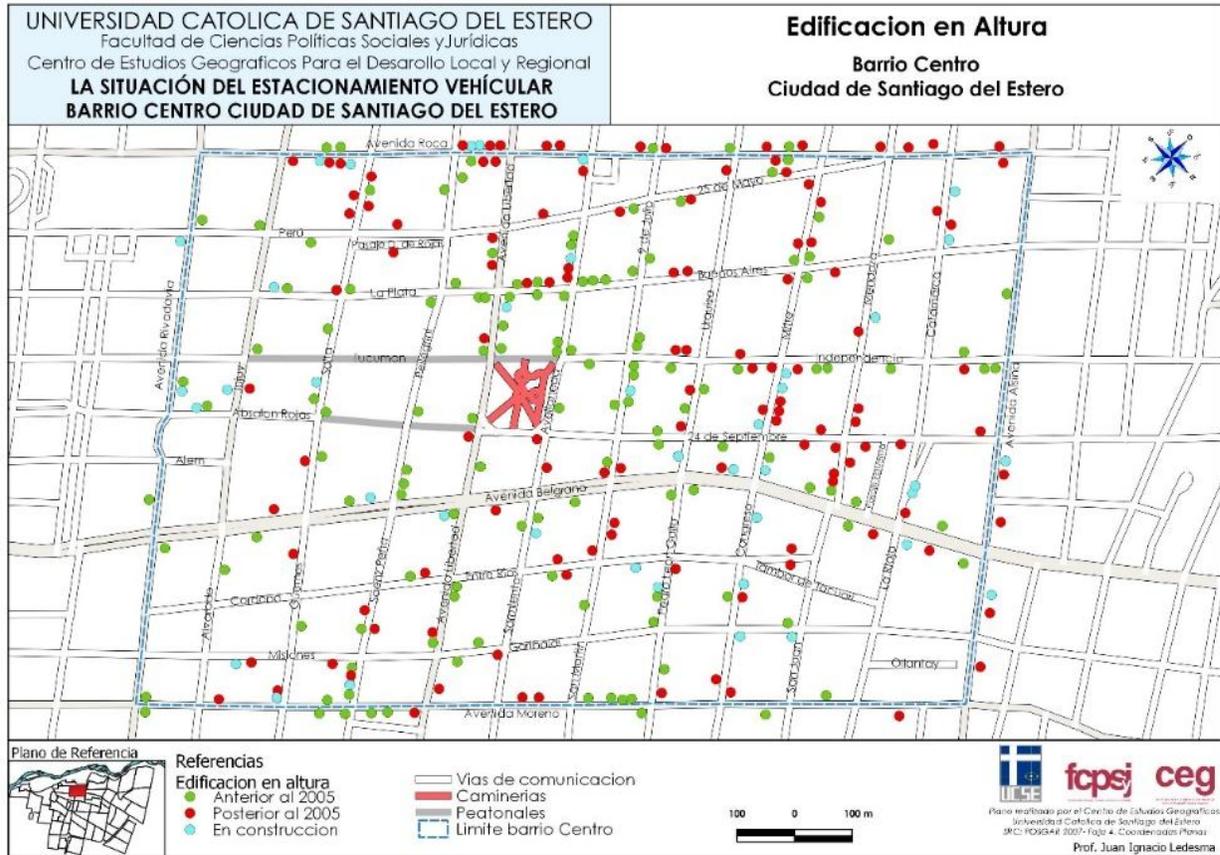
El Censo de Población de 2010 señala que vivían 8072 santiagueños, que representaban el 3,20% de la población de la ciudad y registra una densidad de 53,56 hab./ha. Estos valores lo ubican entre los barrios con una densidad media, frente a otros que poseen densidades más altas como Campo Contreras, 8 de Abril, Rivadavia, San Francisco Solano, con más de 100 hab./km² y otros con densidad más baja como Santa Rosa de Lima, América del Sur, Aeropuerto, Jardín, con menos del 25 hab./km².

Los registros censales desde el año 1980 en adelante, indican disminución de población en el barrio Centro. La diferencia intercensal registra valores negativos, que se mantiene inclusive hasta el último censo del 2010.

La construcción de edificios en altura es un fenómeno que va cambiando el paisaje y el perfil del barrio Centro y en general de la ciudad. En las últimas décadas del siglo XX eran pocos los edificios y en su mayoría de tres pisos, a excepción de algunos hoteles. En este siglo y en particular en la última década cambió significativamente, se construyen edificios de diferente altura y equipamiento. El uso del suelo en planta baja es diverso, negocios, consultorios profesionales, ingreso de habitantes. Predomina en ellos el uso residencial, por lo que se espera que en el próximo censo 2020, la tendencia a la disminución de población del barrio se revierta. Este proceso de revalorización del centro como área de residencia, la repoblación del centro, es un fenómeno urbano actual. Las dificultades que generan los traslados, la concentración de comercios y servicios motivan a muchas personas a vivir en este sector. Apoyado, además, por una oferta de seguridad, al contar con cámaras en la vía pública, mejoras en la iluminación y en muchos casos, tratarse de edificios con tecnología para el acceso. Esto también se puede asociar con la disminución en la diferencia intercensal del período 2001-2010 respecto del anterior. Los edificios en altura son diversos, algunos son más antiguos, otros recientes y otros están en construcción, los que, en el momento del relevamiento, alcanzan los cuarenta y cuatro. Los más antiguos se ubican en general, concentrados en las manzanas próximas a la plaza Libertad y la edificación en altura se presenta como pionera en el eje de la avenida Moreno, destacándose sobre las otras por la cantidad. Los más recientes y los que se construyen,



muestran una distribución más dispersa y se presentan en manzanas que se alejan de la mencionada plaza, con un cierto predominio en sectores del sur. En esta etapa de avance de la construcción en altura se destaca la calle Mitre, con veintiséis edificios, que representan la mayor cantidad en una vía de circulación céntrica.



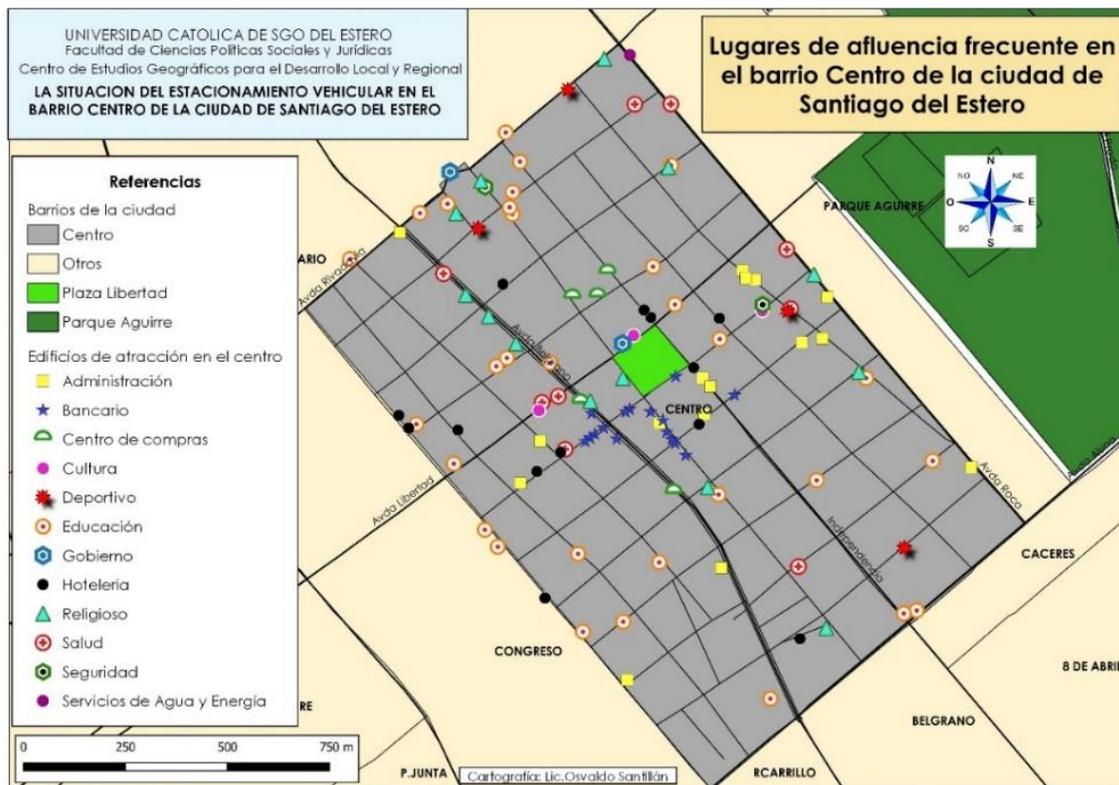
Fuente: Centro de Estudios Geográficos para el Desarrollo Local y Regional, UCSE, relevamiento, contenido, equipo técnico 2019.

En la avenida Roca se advierte el avance de este proceso y se han construido o se están construyendo edificios con fachadas modernas, de varios pisos, mayores superficies, con estacionamiento privado. En la avenida Alsina en menor proporción también hay edificios, mientras que en la avenida Rivadavia, no hay muchos, lo que se puede comprender por la presencia de establecimientos educativos, organismos públicos y viviendas particulares.

Lugares de afluencia de habitantes

El barrio Centro concentra una diversidad de instituciones: religiosas, políticas, culturales, administrativas, financieras, educativas, sanitarias, recreativas, sociales, que motivan un flujo permanente de personas; desarrolla así cierto poder político, cultural,

social. Muchos habitantes concurren a desempeñar sus tareas laborales mientras que otros, requieren de los servicios que brindan. Es el caso por ejemplo de los bancos, las reparticiones públicas provinciales y municipales, los jardines de infantes, las escuelas primarias y colegios secundarios, los institutos de nivel terciario, las bibliotecas, las iglesias, las sedes administrativas de diferentes tipos de servicios privados o sociales, como EDESE, seguros, clubes etc. De manera permanente hay un movimiento de personas, que otorgan al barrio un dinamismo especial. Estas instituciones, señalan las diversas motivaciones que los habitantes tienen para concurrir al barrio Centro y generan flujos que responden a los ritmos que presenta el trabajo que se desarrolla en ellas. Así por ejemplo a la mañana, al mediodía, a la tarde, hay horas en las que la afluencia es intensa en los sectores próximos a las instituciones educativas, en otras es durante la jornada administrativa, como las instituciones vinculadas al gobierno local o los bancos.



Fuente: Centro de Estudios Geográficos para el Desarrollo Local y Regional, UCSE, relevamiento, contenido, equipo técnico, 2020

Esta afluencia de población que en muchos casos se traslada en automóviles, moto vehículos, bicicletas, requieren de estacionamiento. Muchos son de tiempo corto y generan conflictos de tránsito por el congestionamiento y el uso de suelo de la vía pública, con estacionamientos en doble fila o en espacios reservados. Estos lugares de afluencia permanente y cotidiana de personas, determinan un área que en general se corresponde con todo el barrio Centro y dentro de él, las manzanas que rodean a la plaza Libertad, donde la



demanda de espacios públicos de estacionamiento es significativa y al mismo tiempo un área de conflictividad latente. Conflictos que se presentan por la falta de cumplimiento de la norma y deja traslucir también, pautas culturales del santiagueño.

La movilidad de la población y el transporte público

La movilidad constituye una necesidad para las personas en su vida cotidiana y espacialmente se materializa en los desplazamientos que realizan, para desarrollar diferentes actividades, como trabajo, deporte, ocio. Los desplazamientos relacionan la ubicación del lugar de residencia o punto de origen, con la causa de los movimientos o punto de destino. Complementan lo señalado Obregon y Vetanzo (2015) al citar a Giacobe, que considera que la movilidad “permite una doble lectura: puede ser entendida como la finalidad o dificultad con la que las personas acceden a lugares, o como la posibilidad o imposibilidad de acceder a servicios y lugares” (p. 63). Así la movilidad urbana resulta fundamental para el desarrollo social y económico y también el disfrute de la ciudad. Las personas se mueven en las ciudades y se desplazan utilizando sus fuerzas, caminando o en bicicleta; en transporte público y vehículos particulares. La elección del ciudadano de utilizar un modo u otro de transporte, se asocia fundamentalmente con una decisión económica. En tal sentido la gestión de la movilidad urbana es un desafío para los gobiernos, que deben procurar sistemas eficientes, inclusivos y sustentables, que integren las diferentes formas en que acceden las personas a los distintos lugares.

En la ciudad de Santiago del Estero, el sistema de transporte público de pasajeros cuenta con distintas líneas, que con diferentes circuitos recorren la ciudad y en general conectan a los barrios en procura de cubrir el territorio y favorecer la accesibilidad de los habitantes. Se rigen por normas municipales y son gestionadas por empresas privadas, que financian tareas con la recaudación tarifaria y la inversión de infraestructura la realiza el estado municipal o provincial, según convenios. El uso del transporte público de manera generalizada, puede ser un factor que favorezca a la disminución de la congestión de vehículos particulares. A medida que la ciudad se fue expandiendo, las líneas fueron ampliando su recorrido o surgieron nuevas alternativas en procura de brindar un servicio adecuado. Las diferentes líneas de transporte público pasan por el barrio Centro dadas las actividades productivas y sociales que en él se desarrollan y que motivan flujos cotidianos de personas. El eje de la avenida Belgrano es el que posee una mayor cantidad de líneas de transporte que circulan por ella y sus paradas, presentan un gran dinamismo, con pasajeros que ascienden y descienden permanentemente. En menor proporción están presentes en las avenidas Rivadavia, Roca, Moreno y en algunas calles como Jujuy para su vinculación con la ciudad de La Banda. En las diferentes paradas, sobre todo en las horas pico, se aprecia una gran concentración de personas de diferentes edades.



Fuente: Centro de Estudios Geográficos para el Desarrollo Local y Regional, UCSE, Municipalidad Santiago del Estero, 2019

El sistema de transporte público implica una socialización de la infraestructura, de las vías de circulación y de los colectivos. Por su parte el modo de transporte individual, privado, dado por un automóvil, moto, bicicleta, comprende también la socialización de la infraestructura, por su uso. El consumo del espacio de las vías, en velocidad, tiempo, desempeños operacionales, es variado entre los usuarios peatones, los que circulan en bicicleta o motorizados. Interesa también el estado de las vías de circulación y de la señalización horizontal o vertical, si es que existen y es clara.

Caracterización del estacionamiento en el barrio Centro

El estacionamiento privado en los domicilios

En el barrio Centro, el uso del suelo comercial, de servicios, de salud, religioso, recreación, encuentro, entre otros está presente y vinculado a las actividades que se desarrollan. Sin embargo, también tiene un peso significativo el uso residencial. En el corazón del área céntrica, “comprendida entre calles Jujuy, 9 de Julio, Belgrano, Buenos Aires-La Plata” (Colucci y otros, 2011, p. 17), que se ha ampliado en algunas manzanas en los últimos años, el uso residencial se mezcla con los otros. En muchos casos, residen

familias en las plantas altas de las viviendas o en la parte de atrás, pues el frente está ocupado para el comercio principalmente. En los edificios a excepción de la planta baja, los departamentos de cada piso, conforman las viviendas de muchos santiagueños. Más allá de este sector, si bien hay actividad comercial, de servicios, instituciones públicas y privadas, hay predominio del uso residencial del suelo.

El uso del automóvil se ha incrementado en la sociedad y en este sentido el parque automotor en la provincia y la ciudad se ha ampliado¹. La sociedad utiliza este medio de movilidad para desplazarse en la ciudad y requiere cada vez más, de espacios disponibles, tanto para la circulación como para el aparcamiento de vehículos. La renovación edilicia de casas antiguas y en general las viviendas del barrio Centro, disponen de cocheras/garajes para guardar los vehículos, para uno o más. Se ubican en el espacio del frente de las viviendas, por lo que el acceso a los mismos implica una prohibición para el estacionamiento de otros vehículos, en la acera pública.



Fuente: Centro de Estudios Geográficos para el Desarrollo Local y Regional, UCSE, relevamiento, contenido, equipo técnico, 2020.

¹ En la provincia de Santiago del Estero y de acuerdo con la Dirección Nacional del Registro del Parque Automotor, las unidades fueron creciendo gradualmente, entre 2010 y 2019 creció en más del 50% y hasta noviembre del 2019 estaban registrados 182.118 unidades del parque móvil activo



En el territorio del barrio Centro, se puede observar la existencia, de acuerdo con el relevamiento realizado en 2019, de más de 1126 garajes o estacionamientos en viviendas particulares. Su distribución se presenta en planos que corresponden a tres zonas A, B y C de sur a norte. La primera está delimitada por las Avenidas Roca, Moreno, Alsina y calle Urquiza. La segunda, por las Avenidas Roca, Moreno y calle Urquiza y Pellegrini y la tercera, entre las Avenidas Roca, Moreno, Rivadavia y calle Pellegrini. En el plano de la Zona A, se puede apreciar una mayor densidad de garajes en viviendas ubicadas sobre las calles San Juan-Mendoza, La Rioja-Catamarca y Alsina en sentido E-O. En sentido N-S hay una presencia significativa sobre Avenida Belgrano, 24 de septiembre, Independencia, Buenos Aires, Garibaldi. Hay manzanas completas donde la cantidad de garajes es significativa.



Fuente: Centro de Estudios Geográficos para el Desarrollo Local y Regional, UCSE, relevamiento, contenido, equipo técnico, 2020.

En la zona B, que comprende el área central del barrio, en las manzanas próximas a la plaza Libertad, donde predomina el uso comercial intenso del suelo, hay muy pocos. Hacia el este y oeste de la zona, se destaca ya la presencia de los estacionamientos particulares, en los ejes de calle Entre Ríos, Garibaldi, 25 de mayo, Urquiza. Son pocas las manzanas en las que hay una fuerte presencia de estos. En la Zona C la presencia de garajes privados es más limitada. Hacia el Este entre avenida Belgrado y Moreno y entre calle La



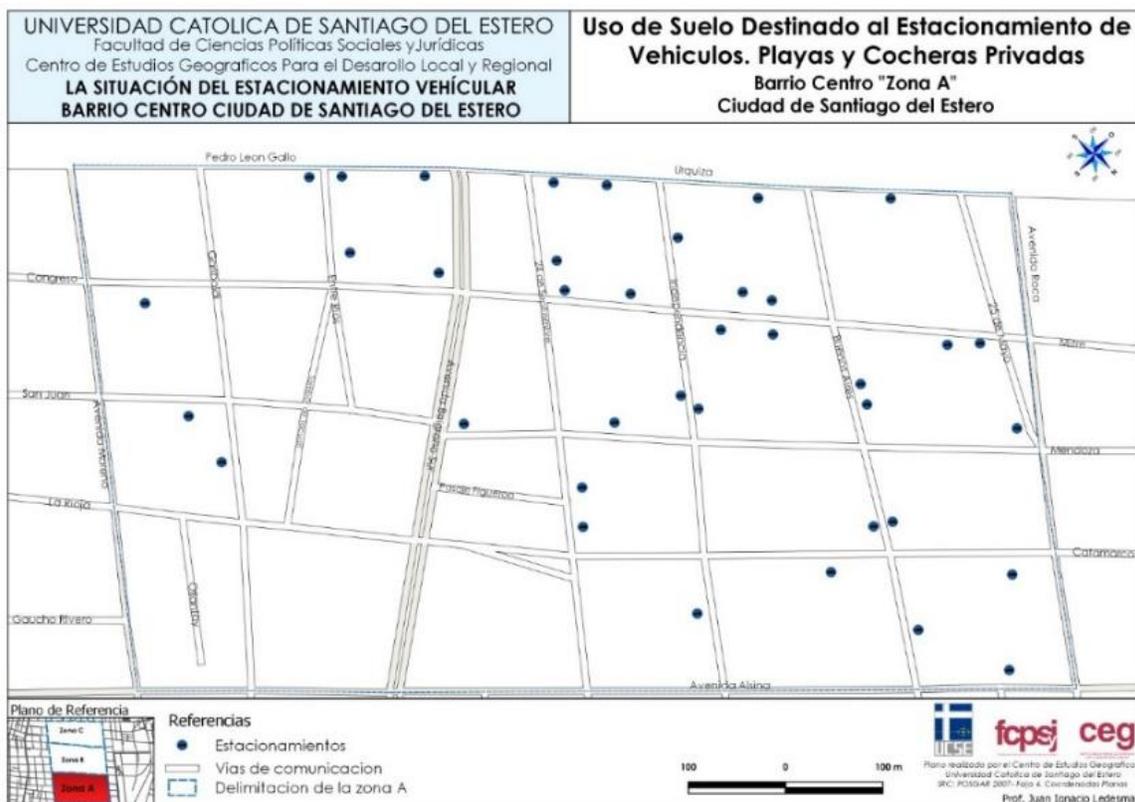
gran proporción, se trasladan a pie, en bicicleta o usan transporte público, mientras que los adultos con frecuencia lo hacen en vehículos particulares, motos o colectivos. En otro sentido, la condición socioeconómica de la población influye en los modos de desplazamiento. Los que tienen ingresos económicos más bajos, en general, son usuarios de bicicletas, motos, transporte público o bien caminan. Las personas con mejor condición económica, en general usan los automóviles para su traslado. Otro factor en la demanda de transporte, es el tamaño de la familia, si son varios los integrantes, el uso del automóvil o el transporte público son frecuentes. En la ciudad, aun contrariando las reglas de tránsito, es habitual observar que más de dos personas se trasladan en una misma moto. Este escenario, lleva a la necesidad de contar con espacios especiales para el estacionamiento. Lo mencionado, constituye un factor importante de uso del suelo urbano y debe ser considerado, especialmente, en las áreas centrales, donde su escasa disponibilidad constituye una problemática que se agudiza con el tiempo. Los lugares para estacionamientos corresponden a los que tradicionalmente se presentan en las calles, adyacente al cordón y también a los que se realizan en playas y garajes.

Las playas de estacionamiento refieren a parcelas con estructura o sin ella, cubierta o descubierta, destinada a los automotores que deban estacionar por un tiempo limitado, en general no mayor a 24 horas. Estas pueden ser públicas o privadas, como un negocio que se explota comercialmente; o de manera gratuita como un servicio que complementa a otros, como ocurre en supermercados, shopping, grandes tiendas, estadios deportivos. Los garajes conforman una edificación que tiene la función de guardar vehículos automotores varios, de manera exclusiva o complementaria de otro. Algunos garajes colectivos, tienen acceso independiente y la explotación de la cochera es comercial, realizada por el o los propietarios o por un tercero. Otros pueden ser garajes colectivos particulares, con entrada independiente, donde cada cochera es ocupada exclusivamente por el vehículo del propietario de la cochera o por quien la alquila. La cochera, por su parte, corresponde a la unidad de estacionamiento de automóviles, en un garaje o en una playa de estacionamiento².

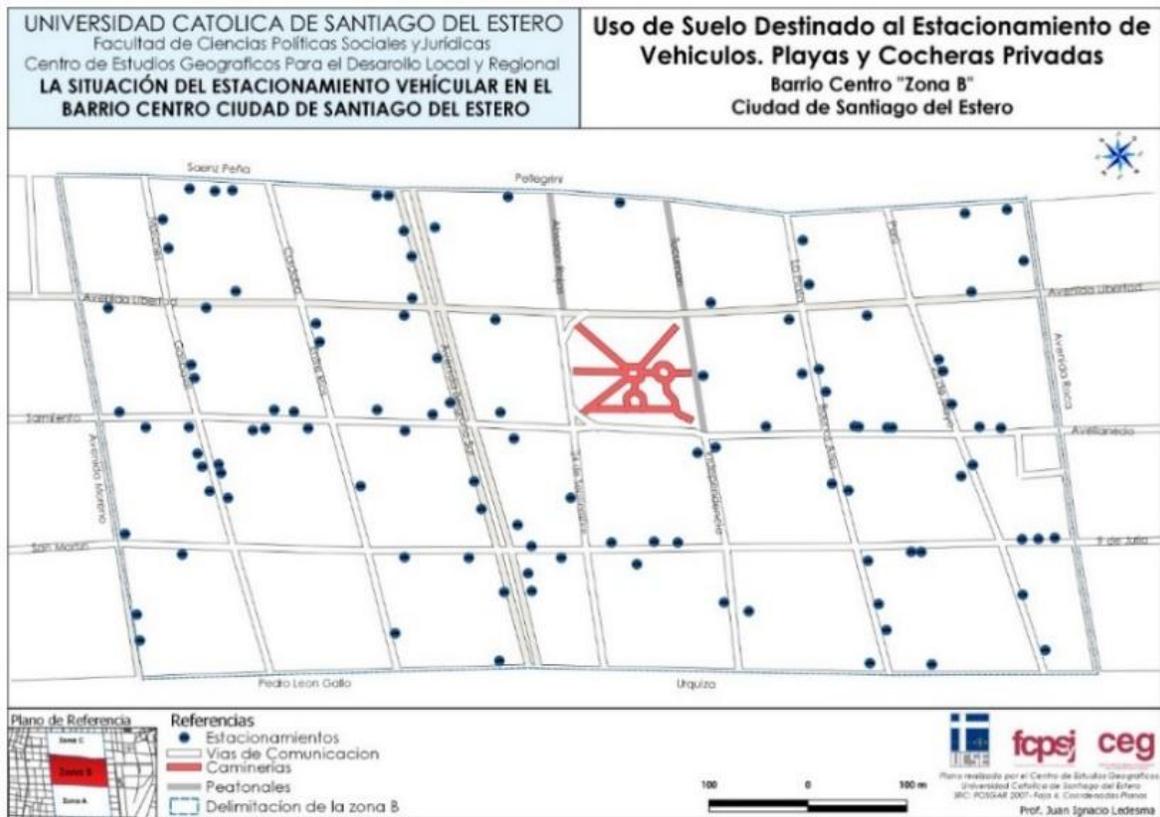
El espacio céntrico se va transformando gradualmente para generar este uso del suelo que permita cubrir la necesidad y son diversos en tamaño. Las playas de estacionamiento en general tienen un horario amplio, ya que permiten el ingreso y egreso de los vehículos desde las 8 hasta las 22 horas en tiempos medidos de una hora; en algunos casos lo hacen por día o medio día. Algunas tienen entrada y salida por la misma calle, otras por calles paralelas o perpendiculares; algunas son de planta baja, cubren terrenos que permiten estacionar hacia un costado, o en ambos, con el área de maniobra necesaria. En los últimos años, en viviendas antiguas que se derrumban, en terrenos lo más amplios posibles, se

2 En la propuesta se señalan como cocheras de manera genérica a los garajes comerciales o los colectivos privados, ya que no tienen acceso al público en general como en las playas de estacionamiento. La cantidad de vehículos es variable.

generan espacios para estacionamiento, que paulatinamente buscan cubrir la demanda existente. En tal sentido, se van construyendo estacionamientos de varios pisos en la ciudad, como una oferta reciente. Sin embargo, a pesar del incremento de playas y cocheras, en el momento de buscar espacios para aparcar, en especial en el microcentro, resulta difícil conseguirlo. Además de las playas de estacionamiento, existen también garajes con varias cocheras que se alquilan. Estas también se han incrementado, no solo por el aumento de vehículos, sino también por la existencia de viviendas y de numerosos edificios construidos en las últimas décadas, que no poseen espacios de estacionamiento para quienes los habitan. La existencia de playas de estacionamiento y cocheras implica una adaptación del espacio del área céntrica a las necesidades de los ciudadanos que circulan con vehículos propios. En el relevamiento realizado se ha observado la existencia de 184 estacionamientos, entre playas de acceso público y cocheras de acceso privado, de vehículos y motos y varias exclusivamente de motos en el barrio Centro. La distribución de estos se presenta cartográficamente en tres zonas, como en los garajes privados. La Zona A presenta un importante número de estacionamientos, en especial de cocheras; distribuidas en diferentes manzanas con predominio entre la avenida Belgrano y la Roca.



Fuente: Centro de Estudios Geográficos para el Desarrollo Local y Regional, UCSE, relevamiento, contenido, equipo técnico. 2020.



Fuente: Centro de Estudios Geográficos para el Desarrollo Local y Regional, UCSE, relevamiento, contenido, equipo técnico. 2020.

En la zona B que refiere especialmente al microcentro, hay una mayor cantidad de playas y cocheras. Es el área de concentración de comercio e instituciones de servicios varios y requiere de estos espacios, ante la dinámica y la circulación permanente de vehículos. La Zona C, presenta una menor cantidad de playas y cocheras, con una disminución notable en las manzanas más alejadas.



Fuente: Centro de Estudios Geográficos para el Desarrollo Local y Regional, UCSE, relevamiento, contenido, equipo técnico. 2020.

Registros municipales del año 2018, señalan la existencia de playas de estacionamiento exclusivamente, que en general se corresponden con el relevamiento realizado. Se puede advertir la superficie significativa, que llegan a conectar dos calles, y la concentración especialmente en el área del microcentro. La mayoría cuenta con la señalización pertinente, con la cartelería que indica su presencia, el horario, el costo. También la correspondiente al ingreso y egreso de los vehículos. Algunas son solo para automóviles y otras permiten el estacionamiento de moto-vehículos.

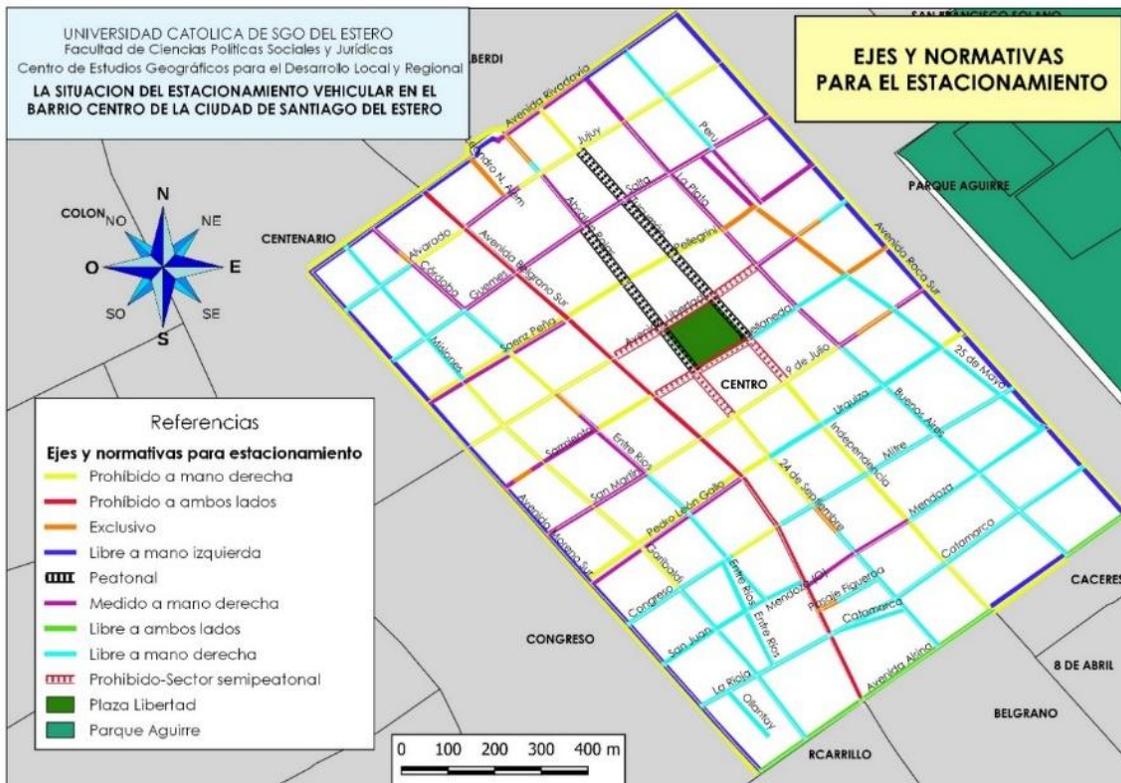
El estacionamiento en la vía pública

Las calles y avenidas son construidas para la circulación de personas y de vehículos, y la decisión de permitir el estacionamiento en ellas, es una concesión del gobierno local. La función de circular es fundamental, permite el desplazamiento de un lugar a otro de los ciudadanos y de los bienes que surgen de las actividades. La prohibición de estacionar no quebranta ningún derecho del ciudadano sobre el uso del espacio público. Permitirlo, es un beneficio que se otorga al dueño del automóvil, para utilizar un espacio de la vía pública gratuitamente o no. Estas medidas en algunos casos mejoran el tránsito, en otros agravan el



problema del estacionamiento por la demanda de espacios. En las áreas centrales ante la confluencia de ciudadanos y vehículos particulares en procura de espacio, hay una dinámica especial en la circulación. Se genera congestión, el tránsito es demasiado lento en procura de un espacio, los conductores dan vueltas y hasta terminan estacionando de manera incorrecta, en doble fila, en espacios reservados, o en el ingreso a garajes. Estas transgresiones producen conflictos e incluso accidentes.

La Municipalidad de la Ciudad de Santiago del Estero, ha establecido normas respecto al estacionamiento en la vía pública. Así en el barrio Centro ha determinado calles y cuadras donde está permitido de manera libre, donde se abona una tarifa, o las reservadas para diferentes instituciones o estacionamientos de agentes vinculados a la administración provincial y municipal. También la modalidad en que se produce el estacionamiento, en ángulo de 45 grados o paralelo al cordón; a mano derecha o izquierdo, o en ambas manos en algunas avenidas. Apela a señalización horizontal y vertical. Así, pinta el cordón de color amarillo donde está prohibido estacionar, blanco donde es permitido; las sendas blancas para el cruce de peatones; coloca los carteles estacionamiento permitido, prohibido, en 45°, de reserva para determinada institución. En algunos casos, resulta necesario renovar la pintura, los carteles o cambiar su ubicación para una mejor visualización.

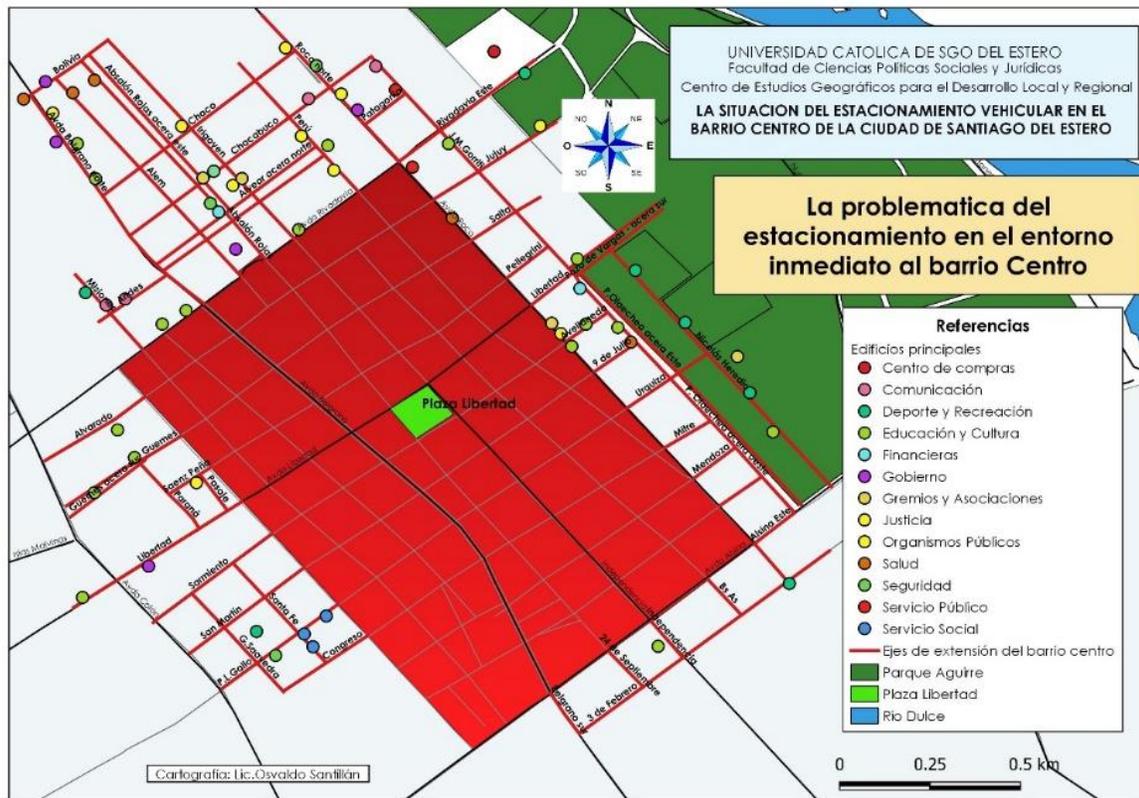


Fuente: Municipalidad de la Ciudad de Santiago del Estero, Centro de Estudios Geográficos para el Desarrollo Local y Regional. 2020.



El plano muestra la prohibición de estacionar a lo largo de la avenida Belgrano, también en el área del microcentro en la mayoría de las calles, lo que se acentúa con las peatonales. Esta prohibición sobre la mano en que correspondería estacionar, se prolonga en ejes como el de avenida Independencia, 24 de Septiembre, en cuadras de calle Córdoba, Jujuy-Alvarado, Pellegrini-Sáenz Peña, Libertad, Sarmiento, 9 de Julio-San Martín, todas muy próximas al área nuclear. En las avenidas que circunscriben el barrio, el estacionamiento es libre y específicamente en Alsina en ambas manos. Hacia el sur, en la mayoría de las calles el estacionamiento es libre sobre mano derecha en varias calles, Urquiza, Mitre-Congreso, Catamarca-La Rioja y sobre Mendoza en algunos tramos. De la plaza Libertad hacia el norte, se destacan las peatonales y tramos de distintas calles como La Plata, Perú, Entre Ríos, Jujuy-Güemes, Sarmiento, San Martín, donde el estacionamiento es medido. En algunas cuadras de la calle 25 de Mayo, Pellegrini, Avellaneda, hay estacionamiento exclusivo. Donde existe una institución de salud, educativa, financiera, de la administración provincial o municipal, religiosa, etc., la prohibición de estacionamiento existe en su frente, solo pueden hacerlo los vehículos habilitados como ambulancias, vehículos de caudales, transporte escolar; o para el ascenso o descenso. Estacionar en el área céntrica en la vía pública es complejo durante todo el día, no solo en las horas pico, o en horario comercial. Muchos trabajadores de la administración del gobierno municipal y provincial, del comercio, de la salud, de las instituciones educativas y otras, demandan espacios de estacionamiento durante su jornada laboral. Los ciudadanos que habitan los edificios, los que concurren en su vehículo particular, procuran estacionar en la vía pública, pues reviste menor costo.

El estacionamiento en la vía pública es tan requerido que avanza sobre avenidas y calles que se ubican en barrios colindantes al Centro. Asimismo, la existencia de comercios y de diversas instituciones vinculadas al gobierno, la salud, educación, deporte, gremios, asociaciones y servicios diversos, dan cuenta de la especialización de actividades y servicios, más allá de dicho barrio. Esto le otorga un gran dinamismo al sector y en consecuencia el estacionamiento en la vía pública se extiende por muchas calles. Así, hacia el este, se ocupan vías en áreas de espacios verdes y clubes, como el parque Aguirre, el club Bancarios, Lawn Tennis Club, Colegio de Arquitectos, e incluso el estacionamiento de automóviles sobre la avenida Pozo de Vargas, suele llegar hasta la costanera Núñez del Prado. Al oeste, alcanza hasta el parque Oeste y calles próximas a la avenida Colón. Hacia el norte la ocupación ininterrumpida de las calles para estacionamiento público es de mayor extensión, pues llegan prácticamente hasta calle Bolivia, incluyendo el área de la Terminal de Ómnibus N. Kirchner. En este sentido hay que tener en cuenta la ampliación del área Cívica, con Casa de Gobierno, Tribunales, Fiscalía de Estado, Cámara de Diputados, que origina una dinámica especial al área. Hacia el sur es más limitado el estacionamiento y hay también una menor cantidad de instituciones.



Fuente: Centro de Estudios Geográficos para el Desarrollo Local y Regional, UCSE, relevamiento, contenido, equipo técnico. 2020.

Complejidad para el estacionamiento

En el barrio Centro, el estacionamiento conforma una realidad compleja, en la cual es posible sintetizar diferentes aspectos que la caracterizan:

-El centro, como área nodal, ha incrementado paulatinamente las actividades que concentra y tiene un microcentro de gran dinamismo. Además del comercio, diversas actividades e instituciones vinculadas están presentes más allá del microcentro. Este se ha expandido y también las actividades del área central a los barrios colindantes, lo que complejiza la dinámica de la zona.

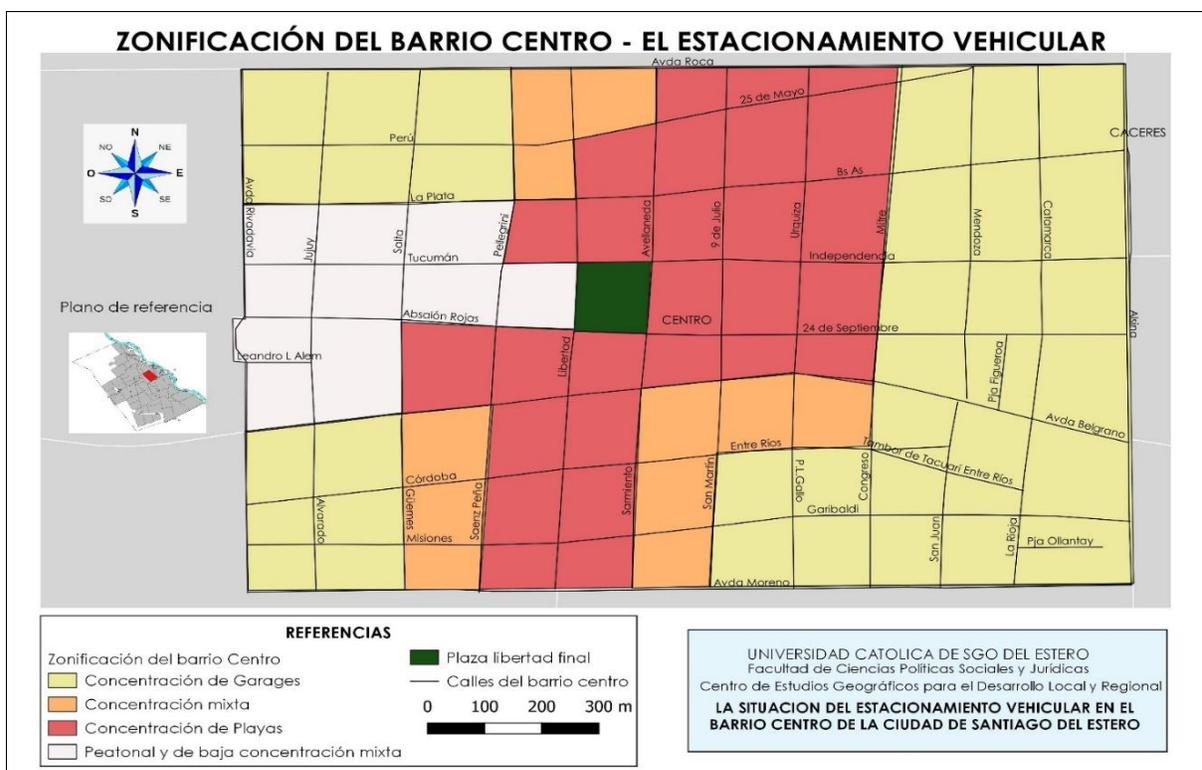
-En los últimos años se advierte un aumento de la edificación en altura que evidencia la elección de ciudadanos de vivir en el centro y se puede deducir un incremento de la población. Muchos poseen vehículos, no todos los edificios cuentan con garajes/cocheras, y requieren de este tipo de espacio.

-El gobierno municipal determina la prohibición de estacionar en la vía pública, en general en el área del microcentro, en ejes importantes, en calles con un eje de circulación reducido y en las peatonales. Hacia el sur de aquel, permite el estacionamiento libre en la mayoría de

las calles y según la mano que corresponda. Por su parte, hacia el norte, en general el estacionamiento está permitido y medido. Se destacan algunas cuadras con estacionamiento reservado.

- Los espacios reservados por diferentes instituciones de salud, de la administración pública, educativas, culturales, entre otras y el acceso a los garajes de las viviendas disminuyen el espacio para estacionamiento en la vía pública, en las cuadras en que está permitido.

- La dificultad para acceder al estacionamiento genera problemas en la circulación, tránsito lento, el aparcamiento en doble fila, en lugares prohibidos y se suelen producir diversos accidentes.



Fuente: Centro de Estudios Geográficos para el Desarrollo Local y Regional, UCSE, relevamiento, contenido, equipo técnico. 2020.

Conclusiones y sugerencias

- El empleo de vehículos y motos que los ciudadanos utilizan para sus traslados al área céntrica, genera diversos problemas de circulación.
- El estacionamiento en la vía pública, en el barrio Centro y en el área próxima, tiene una gran demanda, se ocupa desde horas tempranas y resulta eventual acceder a ellos, en horarios más avanzados.



- Existe una diversidad de cuadras que el Municipio destina para el estacionamiento de vehículos particulares, libres o tarifados. Sin embargo, la cantidad de garajes de las viviendas particulares limita la disponibilidad de este espacio. Establece también la prohibición del estacionamiento en avenidas y calles que son corredores para el transporte público, peatonales y en el microcentro.
- A partir del análisis de espacios públicos existentes en el barrio Centro y zonas próximas, se podría considerar la posibilidad de incorporar áreas destinados al estacionamiento público. Es conveniente la participación de los vecinos.
- Es necesario mejorar la señalización relativa al estacionamiento permitido o no, en la vía pública y en las viviendas particulares.
- Las playas para estacionamiento, si bien se han incrementado en los últimos años, no resultan suficientes para cubrir la demanda.
- Los garajes/cocheras constituyen una solución para los propietarios de vehículos que no disponen de estos espacios en sus viviendas. Existen en cantidad apreciable, sin embargo, sería conveniente que se incrementaran.
- Los edificios que se construyan deben contar con cocheras para el estacionamiento de vehículos permanentes de habitantes del edificio o de otros fluctuantes.
- Realizar estudios que permitan un análisis más detallado, con participación de agentes del municipio, instituciones y ciudadanos, cuyas propuestas se puedan incorporar en un plan de ordenamiento.
- Campañas de educación vial podrían redundar en beneficio para la disminución de la desobediencia en el estacionamiento, evitar multas, brindar seguridad, al reducir los conflictos en el tránsito.
- Fomentar el uso del transporte público que traslada a una mayor cantidad de personas, en lugar de los medios motorizados privados, que utilizan un mayor espacio del suelo de circulación, generan más contaminación, y las dificultades para su estacionamiento.
- Propiciar el uso de la bicicleta como medio de transporte no contaminante y económico. La creación de espacios especiales, como ciclo vías, permitirán circular con mayor seguridad

Bibliografía

- Bozzano H., (2009), *Territorios Posibles. Procesos, lugares y actores*. Ediciones Lumiere S.A.
- Bull, A. (2003-7), Congestión del tránsito. El problema y como corregirlo. *CEPAL, Naciones Unidas*.
- Castells, M., (2008), *La cuestión urbana*. Editorial Siglo XXI



- Colucci, A.L, Caumo, M., Santillán, H., Cantos A., Moreira, L., Gioria A. (2012), La expansión de la ciudad de Santiago del Estero. Los servicios de salud, educación y transporte en la nueva periferia. *Revista Nuevas Propuestas* (51 y 52), UCSE, Santiago del Estero.
- Colucci, A.L, Santillán, H., Santillán O. Moreira, L. (2011), Zonificación de actividades en la ciudad de Santiago del Estero. El papel de las actividades productivas en la renovación funcional de la ciudad. *Revista Nuevas Propuestas* (50), UCSE, Santiago del Estero.
- Cuenya B; Fidel C.; Herzer H. M., (2004), *Fragmentos sociales. Problemas urbanos de la Argentina*. Editores Siglo Veintiuno.
- Cuervo, L. M., (2006), Globalización y Territorio, *Revista Geográfica Venezolana*, ISSN: 1012-1617, Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social (ILPES), Área de Gestión del Desarrollo Local y Regional, CEPAL, Santiago de Chile.
- Escobar, D., Moncada, C., Urazan, C., (2017) Definición de áreas de estacionamiento en una zona urbana. Propuesta metodológica de análisis. *Revista Espacio*. ISSN 0798 1015 Col. 38 N°06.
- Gutiérrez Gallego, J. A; Jaraíz Cabanillas, F. J, (2018), Plan de Movilidad Sostenible de la Universidad de Extremadura. *Diagnóstico de la movilidad en los campus de la Universidad de Extremadura*. ISBN 978-84-697-8322-.
- Hagget P., (1994), *Geografía Una síntesis moderna*, Ediciones Omega, S. A., Barcelona.
- Obregón- Biosca, Saul Antonio, Betanzo Quesada, Eduardo (2015), Análisis de la movilidad urbana de una ciudad mexicana, caso de estudio: Santiago de Querétaro. *Revista Economía Sociedad y Territorio N°47 El Colegio Mexiquense, A.C. Toluca*.
- Ochoa Villa C. A., (2009), Investigación sobre Cambios en la morfología urbana de Yolombó, un pequeño asentamiento en las montañas de Antioquia, Colombia, *Revistas unal.edu.co*. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.
- Paolasso P., Longhi F., Bolsi A., Velázquez G., Celemín, J., (2013), Fragmentación socio territorial y condiciones de vida en la Argentina en los albores del siglo XXI, *Revista Latinoamericana de Población*, Año 7, Numero 12.
- Precedo L. A., (1996), *Ciudad y Desarrollo Urbano*, Editorial Síntesis, S.A. Madrid, España.
- Pulido N., (2003), Globalización y surgimiento de ciudades “intermedias” en América Latina y en Venezuela, *Revista Geográfica Venezolana*, Vol. 45(1) 2004, 91-12.
- Rodrigo Muñoz P; Rodrigo Muñoz A., (2000), *El espacio urbano*, Editorial Síntesis, S.A. Madrid.
- Romero J (coord.), Ortega J., Arango J., Nogué J., Albet A., Mendez R., Nel-lo O., Farinós J., Naredo J., (2010) *Geografía Humana. Procesos, riesgos e incertidumbres en un mundo globalizado*, Editorial Ariel. Buenos Aires.



Santos Milton (2000), *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*.
Editorial Ariel S.A. Barcelona.