

CENTRALIDADES NOCTURNAS Y MOVILIDAD COTIDIANA EN EL CONURBANO BONAERENSE

El caso del Municipio de San Martín

Lorena Vecslir
Carla Galeota
Milagros Simon
Universidad Nacional de San
Martín

RESUMEN | La proliferación de bares, cervecerías, restaurantes y discotecas en áreas residenciales del conurbano bonaerense genera una serie de conflictos, como el mayor tráfico, nivel de ruido y ocupación del espacio público, derivados de este tipo de mixtura funcional. Frente a esta problemática, la ponencia analiza las centralidades de uso nocturno del municipio de San Martín, tanto desde la perspectiva de los desplazamientos de las personas como de la configuración del tejido urbano y sus (in)compatibilidades funcionales. A escala municipal, se reconocen los focos de concentración y las temporalidades del ocio nocturno. Luego, se caracterizan los patrones de movilidad y accesibilidad a partir de una muestra de once establecimientos, para los cuales se relevaron las tasas de atracción y generación de viajes y se realizaron más de 300 encuestas de interceptación. Por último, se indaga en las características tipológicas de algunos casos representativos y la apropiación que generan del espacio público o colectivo.

Palabras clave: centralidad, accesibilidad, movilidad nocturna, mixtura funcional.

ABSTRACT | The proliferation of bars, breweries, restaurants, and nightclubs in residential areas of the Greater Buenos Aires generates a series of conflicts, such as increased traffic, noise level and occupation of public space, arising from this type of functional mixture. Faced with this problem, the paper analyzes the nocturnal centralities of San Martín municipality, both from the perspective of people's movements and the configuration of the urban fabric and its functional (in)compatibilities. At the municipal level, we recognize the focal points of concentration and the temporalities of nightlife. Then, we characterize mobility and accessibility patterns from a sample of eleven establishments, for which we surveyed the rates of trips attraction and generation and carried out more than 300 interception surveys. Finally, we delve into the typological characteristics of some representative cases and the appropriation they generate of public or collective space.

Keywords: centrality, accessibility, night-time mobility, functional mix.

Introducción

Desde los condicionantes de la diversidad postulados por Jane Jacobs hasta los principios del New Urbanism, se ha ido construyendo un amplio consenso disciplinar acerca de los beneficios de la mixtura de usos en los centros de las ciudades, asociada a una utilización continua del espacio público y consiguiente vitalidad urbana. “Tiendas, bares y restaurantes, los grandes ejemplos, trabajan de diferentes y complejas maneras para mantener la seguridad en las aceras” (Jacobs, 2011[1961]:63). Paralelamente, dentro del “menú” de la movilidad sostenible, la concentración y mezcla de usos aparecen como ingredientes necesarios para reducir las distancias de desplazamiento y número de viajes de las personas (Barbero, Galeota, 2018). En la misma dirección, las teorías del desarrollo orientado al transporte (DOT) que vienen siendo aplicadas durante las últimas décadas en numerosas ciudades promueven alinear densidades de población, actividad económica y características de la red de transporte público para una mayor accesibilidad (Salat, Ollivier, 2017:3).

Pero si bien las políticas de incentivo a la mixtura de uso han servido para revitalizar muchos centros tradicionales y añadir complejidad a nuevos proyectos urbanos, no todos los residentes ni todos los usos se ven beneficiados por los cambios; y aunque “la integración de usos segregados puede resultar deseable y posible, el término compatible reconoce que no todos los usos se mezclan bien” (Grant, 2002:73). En relación al ocio nocturno, por ejemplo, diversas investigaciones europeas han abordado la problemática de antiguas áreas centrales que, a partir del fomento de la mixtura de usos y luego de un breve período de “renacimiento” inspirado en la cultura del café, se vieron invadidas por la proliferación de bares, pubs y clubes nocturnos. Se plantea así un dilema para los gobiernos locales que se dirimen entre los beneficios de la actividad económica (llegada del turismo, dinamismo inmobiliario, etc.) y las externalidades negativas producidas por el aumento de vida nocturna (Roberts, Gornostaeva, 2007; Giordano, Manella, Rimondi, Crozat, 2019).

Este tipo de procesos se registra claramente en algunos barrios tradicionales de la Ciudad de Buenos Aires donde se configuran nuevos usos del espacio urbano tematizados en torno a la gastronomía (Troncoso, Arzeno, 2020). Respondiendo a dinámicas más endógenas, la creciente apertura de cervecerías y restobares en antiguas áreas residenciales también se manifiesta en las principales localidades del Conurbano Bonaerense (CB) (Vecslir, Blanco, Sciutto, 2023). Allí se han generado una serie de conflictos y tensiones entre vecinos y autoridades municipales que involucran aspectos como el mayor tráfico vehicular, nivel de ruido y ocupación del espacio público, para los cuales en general no se cuenta con datos actualizados ni información sólida de base.

Frente a esta problemática, en el marco de un proyecto realizado desde el Centro de Investigación Territorio, Transporte y Ambiente (CITTA, EHyS, UNSAM)¹ de manera coordinada con el Municipio de San Martín, la ponencia analiza las centralidades de uso nocturno en este sector del CB, tanto desde la perspectiva de los desplazamientos de las personas como de la configuración del tejido

¹ Proyecto de investigación “Base de datos relacional para la estimación de viajes según usos del suelo”. Convocatoria de Ideas-Proyectos de Investigación, Desarrollo y Transferencia. Soluciones Científico-Tecnológicas para Áreas de Gobierno Provincial. Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires (CICPBA) (03-2023 a 12-2023).

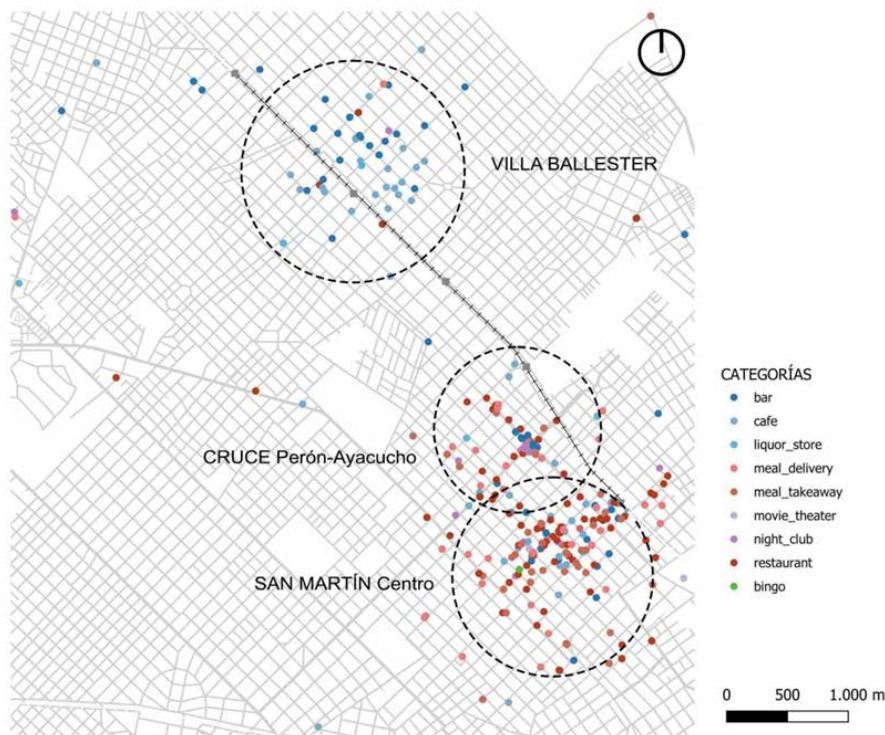
urbano y sus (in)compatibilidades funcionales. Con este objetivo, se estructuran cuatro apartados:

- En primer lugar, se analiza la distribución territorial, los focos de concentración y las temporalidades del ocio nocturno en el municipio de estudio.
- En segundo término, se caracterizan los patrones de movilidad y accesibilidad a estas actividades a partir de una muestra de once establecimientos, para los cuales se relevaron las tasas de atracción y generación de viajes y se realizaron más de 300 encuestas de interceptación.
- Luego, se indaga en las características tipológicas de algunos casos representativos de bares/cervecerías, locales gastronómicos y discotecas, y la apropiación que generan del espacio urbano de carácter público o colectivo (patios, veredas, terrazas).
- A manera de cierre, se formula una reflexión acerca de los alcances y posibles continuidades del estudio en el marco de futuros proyectos.

1. Distribución territorial y temporalidades del ocio nocturno

1.1. Categorías de usos y focos de concentración

Tal como sucede en otros municipios del CB, los focos de actividad nocturna de San Martín coinciden con las principales áreas de centralidad comercial próximas a las estaciones ferroviarias. A su vez, un análisis más detallado, distinguiendo categorías de usos nocturnos,² permite caracterizar cada uno de esos focos dando cuenta de una relativa especialización y complementariedad. La figura 1 muestra la distribución territorial de ocho categorías de locales noc-



² A partir de los datos provistos por Google Maps, se utilizaron las siguientes ocho categorías de locales nocturnos: bar, cervecería, bingo, café, licorería, delivery o takeaway de comida, restaurant y discoteca.

turnos a escala municipal, señalando las tres áreas de mayor concentración: centro de San Martín, cruce Perón-Ayacucho y Villa Ballester.

1.1.1. Centro de San Martín

En el área central tradicional de San Martín predominan los restaurantes, pizzerías y cafeterías, con un funcionamiento ininterrumpido de 7.00 am a 12.00 am, debido a las sinergias que establecen con las actividades administrativas, el comercio minorista y los servicios personales existentes en el área. Muchos de estos locales (por ejemplo, La San Martín, Urbión Plaza, El Nuevo Plaza), se localizan a lo largo de las calles Mitre e Int. Campos-Ramón Carrillo, en proximidad a la plaza y sede de la Municipalidad, ejerciendo una gran atracción de público. El Bingo también se encuentra sobre calle Mitre, en una posición más periférica al centro, y está abierto las 24 hs. La peatonal Belgrano, que conecta con la estación del FFCC Mitre, concentra los delivery y takeaway, y sitios de comida rápida, cuyos horarios de apertura rondan entre las 11.00 am y las 12.00 pm, y permanecen abiertos hasta las 10.00 pm. El público que abarcan va desde personas que recorren la peatonal esporádicamente hasta los propios empleados de comercio que trabajan en locales de la zona.

1.1.2. Cruce Perón-Ayacucho

El cruce entre Av. Pte. Juan Domingo Perón y Ayacucho, conocido popularmente como la “T”, aglomera la mayor parte de las discotecas y locales bailables del municipio, con una capacidad de atracción a escala metropolitana. Éstos se combinan con bares y cervecerías, configurando un enclave especializado, con algunas actividades complementarias como barberías y remiserías, que responden al mismo público. Durante el día, prácticamente no hay sitios funcionando. A las 6.00 pm empiezan a abrir los bares y cervecerías que permanecen en funcionamiento hasta aproximadamente las 3.00 am, mientras que el horario de las discotecas se sitúa entre las 12.00 pm y las 6.30 am.

1.1.3. Villa Ballester

El área residencial y comercial de Villa Ballester, orientada a un segmento social de clase media-alta, se encuentra jalonada por una creciente oferta de cervecerías y restobares con horarios de apertura más reducidos (de 6.00 pm a 1.00 am aproximadamente). No hay una concentración de locales en una calle, avenida o sector específico, excepto la reciente apertura de cervecerías en el boulevard Alem. En cambio, existe una dispersión de locales, que conviven con el tejido residencial y que, en varias ocasiones, surgen a partir del reciclaje y refuncionalización de vivienda individuales.

1.2. Selección de sitios representativos

Con posterioridad al mapeo, y a partir del trabajo de campo en los enclaves relevados, se realizó una preselección de 18 locales, considerando el tipo de uso, puntaje y cantidad de comentarios en Google Maps, horarios de funcionamiento, jerarquía viaria de acceso, proximidad al transporte público, y sinergia con otras actividades (figura 2).



Con esta información recabada y sistematizada, se realizó una reunión con autoridades municipales de la Dirección de Planeamiento Urbano; Subsecretaría de Control Urbano y Dirección de Habilitaciones. El encuentro sirvió para discutir el listado preliminar y seleccionar los once sitios finales que serían objeto de un relevamiento más exhaustivo y de las encuestas de movilidad (figura 3). Para que los resultados del estudio pudieran ser extrapolados a otros casos similares se utilizaron las tres categorías más usuales de uso del suelo correspondientes a actividades nocturnas que figuran en el Código de Ordenamiento Urbano de la Municipalidad de General San Martín (1986): restaurantes, parrillas, cantinas y fondas; cervecerías, cafés, bares y whiskerías; boîtes, confiterías bailables, pistas de baile y discotecas.

Fig. 02 Fichas iniciales de relevamiento. Fuente: Elaboración propia

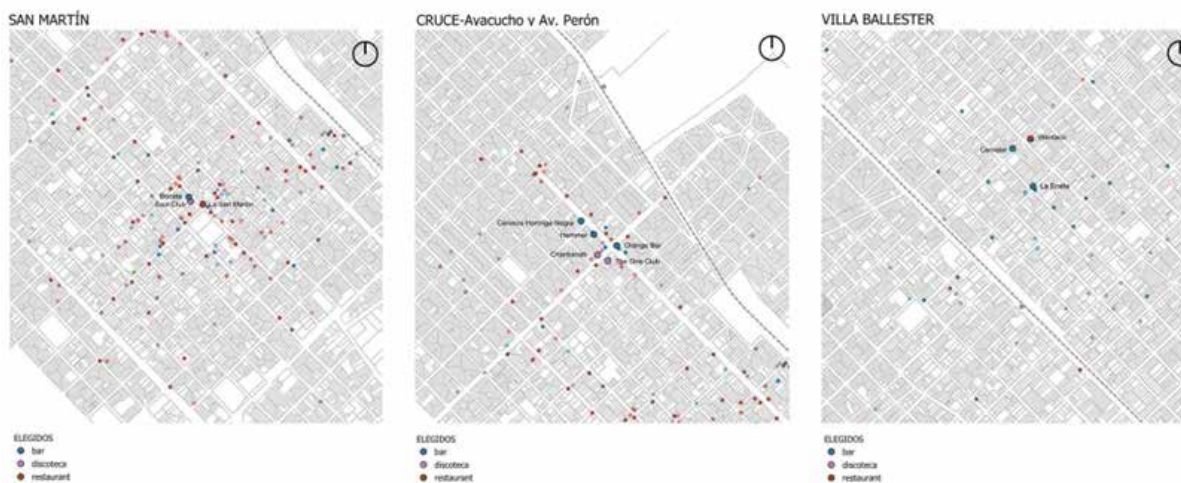


Fig. 03 Locales seleccionados. Fuente: Elaboración propia

2. Patrones de movilidad y accesibilidad al ocio nocturno

2.1. Metodología de relevamiento de viajes y encuestas de movilidad

Durante los días viernes y sábado 6 y 7 octubre del 2023, la empresa encuestadora IRV S.A., contratada en el marco del proyecto de investigación, realizó un relevamiento de todas las personas que concurrieron a los once locales seleccionados para su estudio, mediante la instalación de cámaras en la vía pública. Los videos registrados permitieron contabilizar la cantidad de personas que ingresaron y egresaron de cada establecimiento, a partir de capturas de imagen

generadas cada una hora entre el horario de apertura y cierre (figura 4).



Paralelamente, durante los mismos días, se realizaron 344 encuestas de interceptación, con el fin de recabar información acerca del género, el rango etario, el origen de los viajes y los modos de transporte utilizados para acceder a los locales relevados.

Fig. 04 Imágenes registradas por una cámara en la vía pública frente al restaurante La Emilia. Fuente: IRV S.A

2.2. Tasas de atracción de viajes

El conjunto de datos fue volcado en fichas, incluyendo el cálculo de la “tasa de atracción de viajes” (figura 5). Este cálculo fue realizado según la metodología internacional que muestra la relación entre el número de personas atraídas (por hora y por hora pico), y una o más variables relativas al sitio de análisis (Galeota, Neri, 2017). En este caso se utilizó la superficie de los locales nocturnos, estableciéndose una unidad de 100m².

De esta manera, la tasa promedio se construyó según los siguientes pasos:

- Se eligió un parámetro de cálculo (mCALC), considerando la superficie total cubierta del establecimiento, incluidas las áreas de servicio.
- Luego se estimó la cantidad de viajes promedio (mATR) en función del número de personas que ingresó a cada establecimiento por hora y por hora pico (HP).
- Por último, se calculó la tasa de viajes promedio (TATRV) de acuerdo a la siguiente fórmula: $TATRV = mATR / mCALC \times 100$

La utilización de las tasas de viajes según usos del suelo como herramienta de planificación tiene origen en el Reino Unido, los denominados TRICS (Trip Rate Information Computer System). Éstos son utilizados tanto por técnicos de la administración pública como por agentes privados a fin de evaluar “a priori” los impactos de un nuevo emprendimiento o desarrollo urbano. Con estas tasas se pueden estimar flujos de personas, vehículos, estacionamientos requeridos, etc., en períodos diarios u horas pico. Se puede prever, asimismo, una distribución modal de acuerdo a la capacidad y características del sitio objeto de análisis, y realizar un cálculo aproximado de la emisión de dióxido de carbono resultante de ese patrón de movilidad (Coles, 2020).

Si bien hasta el momento las fichas contienen individualmente los datos registrados durante el trabajo de campo para cada sitio relevado, se trata de una base relacional que podría crecer en el tiempo y establecer los promedios de atracción de viajes por tipología o categoría de uso, en este caso restaurantes, bares y discotecas. De manera preliminar, el conteo de ingresos realizado por hora para los locales de ocio nocturno relevados permite visualizar de manera comparada la afluencia de personas que comporta cada actividad y los horarios de mayor concentración de la demanda (figura 6).

BASE DE DATOS RELACIONAL PARA LA ESTIMACIÓN DE VIAJES SEGUN USOS DEL SUELO						BASE DE DATOS RELACIONAL PARA LA ESTIMACIÓN DE VIAJES SEGUN USOS DEL SUELO					
EN CAMPO-datos de viaje y parking						EN CAMPO-datos de viaje y parking					
RELEVAMIENTO						RELEVAMIENTO					
6 de octubre						07 de octubre					
20.00 a 00.00 horas						20.00 a 00.00 horas					
Período (hs)	Período	Avrg Ing HORA	Total por hs	Ingreso	Egreso	Período	Avrg Ing HORA	Total por hs	Ingreso	Egreso	
Atracción de personas	20 a 21 hs	51	60	26	34	20 a 21 hs	85,50	77	40	37	
	21 a 22hs (HP)		111	69	42	21 a 22hs (HP)		235	162	73	
	22 a 23 hs		137	57	80	22 a 23 hs		165	80	85	
	23 a 00 hs		110	50	60		196	60	136		
Total	4	51	418	202	216	Total	4	86	673	342	331
ATRACCION POR UNIDAD MEDIDA EQUIP (100 M2)			450			ATRACCION POR UNIDAD MEDIDA EQUIP (100 M2)			593		
TASA ATRACCION VIAJES (PERS / HORA / 100 M2)			11,22222222			TASA ATRACCION VIAJES (PERS / HORA / 100 M2)			14,41821248		
TASA ATRACCION VIAJES (PERS / HORA PICO / 100 M2)			15,33333333			TASA ATRACCION VIAJES (PERS / HORA PICO / 100 M2)			27,31871838		
ENCUESTADOS						ENCUESTADOS					
Total de registros 121						Total de registros 79					
Género						Género					
F 59 M 62 X -						F 43 M 36 X cant.					
Rango etario						Rango etario					
0-16 -						0-16 -					
17-24 9						17-24 -					
25-34 53						25-34 29					
35-44 40						35-44 29					
45-54 11						45-54 3					
55-64 4						55-64 9					
65- -						65- 1					
Origen						Origen					
San Martín 79						San Martín 69					
Municipio vecino 4						Municipio vecino 8					
CABA -						CABA -					
Otro municipio dentro del AMBA 28						Otro municipio dentro del AMBA -					
Modo de transporte utilizado para llegar al establecimiento						Modo de transporte utilizado para llegar al establecimiento					
Transporte privado						Transporte privado					
Motorizado						Motorizado					
Auto conductor 56						Auto conductor 43					
Auto acompañante -						Auto acompañante 4					
Moto 10						Moto -					
Uber, otros 19						Uber, otros 4					
Total no motorizado 19						Total no motorizado 20					
Bicicleta -						Bicicleta -					
Caminata 19						Caminata 20					
Transporte público						Transporte público					
Tren -						Tren -					
Colectivo 30						Colectivo 6					
OBSERVACIONES						OBSERVACIONES					
*Uno estaciono el auto en una PPF.						*En general, los encuestados se quejaron de la falta de espacio para estacionar. Dos de los autos estacionaron en un estacionamiento a 3 cuadras.					

Fig. 05 Fichas de relevamiento (Hormiga Negra y La San Martín). Fuente: Elaboración propia

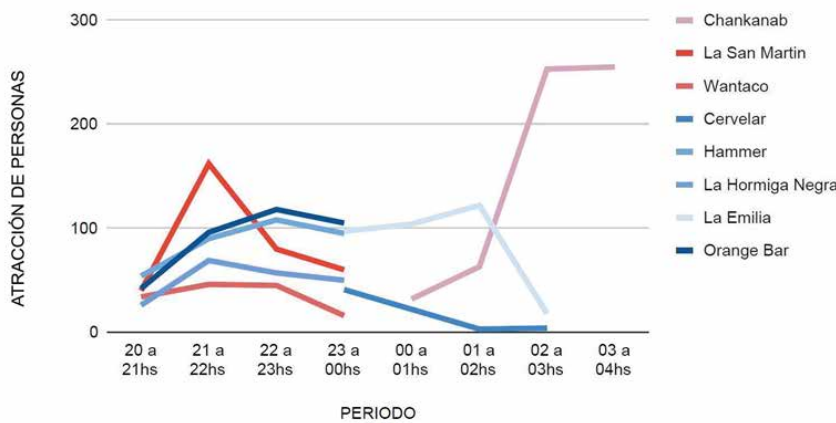


Fig. 06 Relación entre tasas de viaje y hora de relevamiento en los casos de estudio. Fuente: Elaboración propia

2.3. Otras variables de movilidad al ocio nocturno

2.3.1. Sexo y rango etario

De acuerdo a los resultados de las encuestas realizadas, destaca el predominio de hombres entre el público asistente a discotecas, mientras que el que asiste a bares y restaurantes no presenta diferencias significativas de género (figura 7).

En las discotecas, el rango etario predominante de las personas encuestadas es entre 17 y 24 años. En cambio, el público que concurre a bares y restaurantes se distribuye de manera más homogénea, en el primer caso en rangos que van principalmente desde los 17 a los 44 años, y en el segundo desde los 25 a los 44 años con registros que se extienden hasta los 64 años (figura 8).

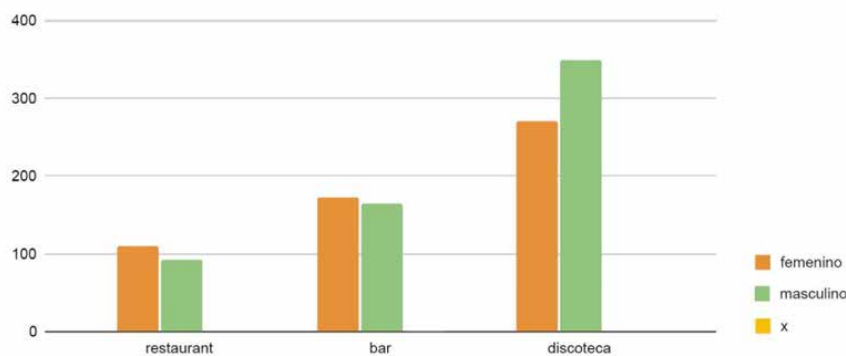


Fig. 07 Género por categoría. Fuente: Elaboración propia

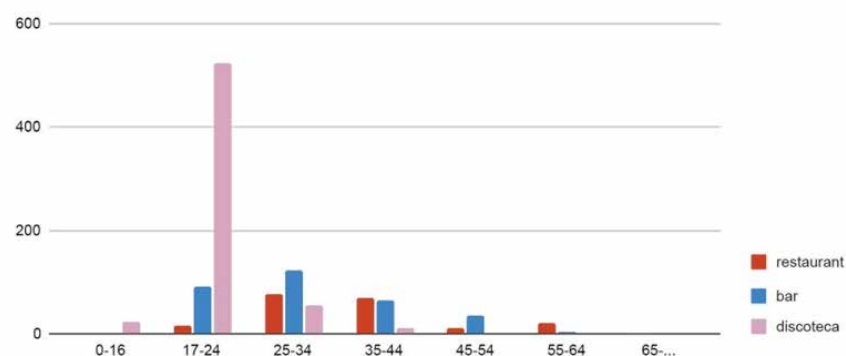


Fig. 08 Rango etario por categoría. Fuente: Elaboración propia

2.3.2. Origen de los viajes

Si bien la mayoría de los viajes se origina en el propio municipio de San Martín, se observa que tanto los bares como las discotecas tienen cierta capacidad de atracción a escala metropolitana, con un número importante de desplazamientos provenientes de municipios vecinos, como Tres de Febrero, pero también de otros municipios más alejados, como San Isidro, Morón y La Matanza. Asimismo, considerando la gran y variada oferta de actividad nocturna existente en la Ciudad de Buenos Aires, es remarcable la cantidad de viajes que allí se originan con destino a las discotecas de San Martín (figura 9).

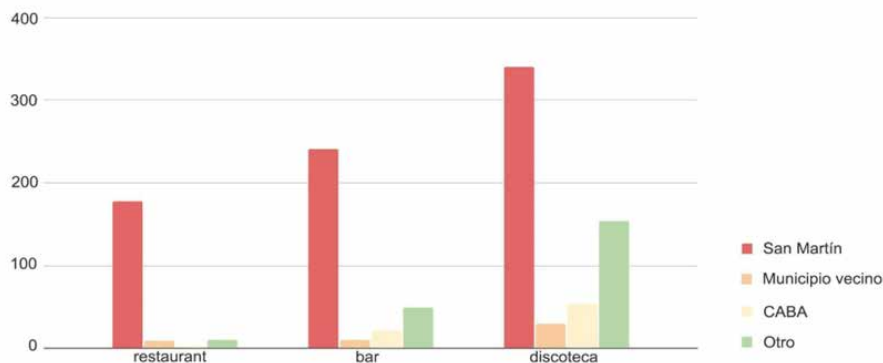


Fig. 09. Origen por categoría. Fuente: Elaboración propia

2.3.3. Modo de transporte

En general, existe una inclinación hacia el uso del automóvil particular como medio de transporte para arribar y partir de los locales nocturnos relevados. Esto impacta en la ocupación del espacio público cercano y genera cierta ten-

sión con los vecinos debido a la escasez de lugares de estacionamiento.

La movilidad hacia y desde las discotecas presenta dos rasgos particulares. Por un lado, el uso de aplicaciones como Uber o Cabify supera con creces al resto de modos de transporte. Por otro lado, el auto acompañante resulta una de las opciones más elegidas dado el rango etario del público asistente -mayoritariamente entre 16 y 24 años-, relegando el rol de conductor en familiares u otros adultos responsables. Ambas opciones requieren un estacionamiento o parada forzada y corta en el tiempo, que en general se concentra en la puerta de los establecimientos.

Asimismo, se observa que el autobús (o “colectivo”) es el medio de transporte público más utilizado ya que en general cuenta con paradas a menos de dos cuadras de los locales y, en el caso de las líneas nacionales, tiene cobertura hasta altas horas de la noche.

Por último, cabe destacar la considerable cantidad de personas que llega a estos sitios a pie, lo cual se condice con el origen mayoritario de viajes en el municipio de San Martín, pero además resulta un indicador interesante de la seguridad percibida para caminar a altas horas de la noche de manera individual o grupal (figura 10).

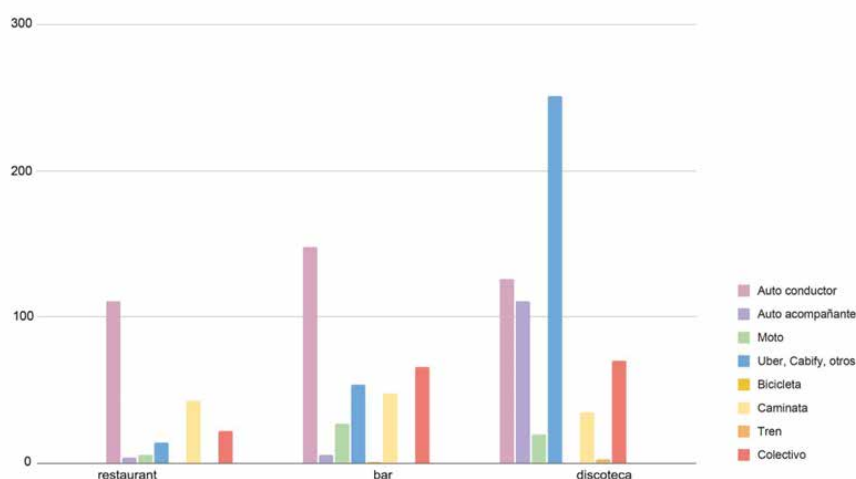
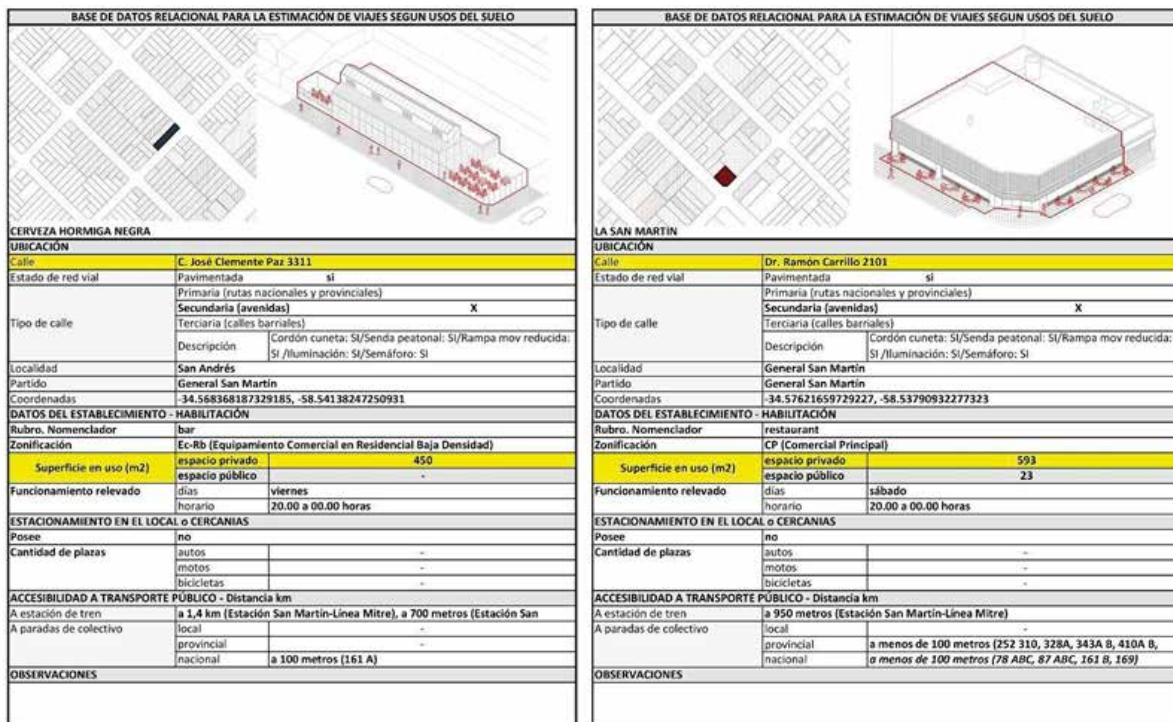


Fig. 10. Modo de transporte elegido por categoría. Fuente: Elaboración propia

3. Tipologías representativas y apropiación del espacio colectivo

La base de datos construida para los once locales nocturnos relevados (figura 11) contiene información básica sobre:

- Ubicación, jerarquía viaria, estado de las aceras (iluminación, semáforos, rampas, cordón cuneta, senda peatonal);
- Rubro de habilitación y zonificación según el Código de Ordenamiento Urbano municipal;
- Superficie (m²): privada, incluye espacios al aire libre (patios y terrazas) y área de servicios; y pública, calculada en función del espacio de vereda utilizado para la disposición de mesas;
- Estacionamiento propio o cercano (número de plazas) y accesibilidad al transporte público (distancia a estación ferroviaria o parada de autobús).



Asimismo, se estudiaron en axonometría las características tipológicas de los establecimientos en su contexto de inserción (alturas, retranqueos, accesos, permeabilidad de fachada, etc.), así como la ocupación que generan del espacio urbano de carácter público o colectivo (patios, veredas, terrazas), identificando lugares de espera, circulación, estacionamiento y encuentro.

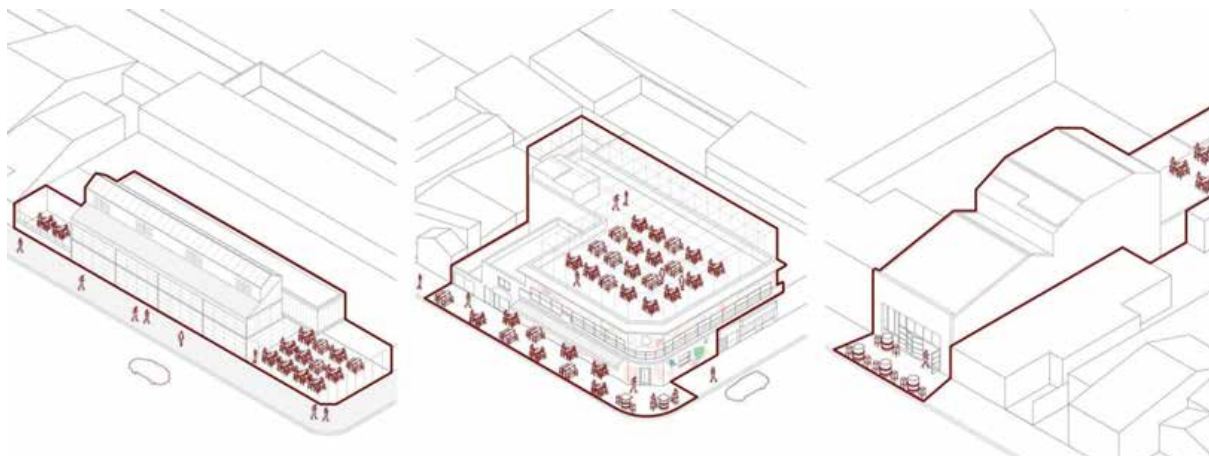
Fig. 11. Fichas de relevamiento (Hormiga Negra y La San Martín). Fuente: Elaboración propia

3.1. Cervecerías y bares

A partir de los datos de Google maps, se registraron aproximadamente 50 cervecerías y bares dentro del término municipal de San Martín. En el 2016 comenzó el boom de las primeras, alcanzando su punto máximo antes de la pandemia. En la actualidad, existen franquicias (ej. La Hormiga Negra, Cervelar, Berlina, Temple) así como locales propios que expenden cerveza artesanal o industrial.

En el centro de San Martín y el cruce de Ayacucho-Perón, las cervecerías y los bares se materializan en nuevas construcciones, con predominio de las estructuras metálicas; o en depósitos refuncionalizados. El uso de materiales de descarte, como chapas oxidadas o placas de acero corten, el color negro y los graffitis en paredes, y el mobiliario de madera con estructura metálica -que se asocia popularmente al estilo industrial- constituyen su particular estética. En Villa Ballester, en cambio, varios de estos locales ocupan viviendas refuncionalizadas de diferentes periodos, con superficies que rondan entre los 200 y 400 m2.

En general, se observa una tendencia a la expansión de uso en terrazas y patios (los denominados “patios cerveceros”). A su vez, la ocupación de la vereda, en algunos casos con doble fila de mesas, añade a la circulación de paso y acceso al local, el movimiento de clientes y mozos que, sumado a situaciones de espera individual o grupal, tienden a disputarse el uso del espacio público (figura 12).



Un caso interesante es el local de la franquicia de cervecerías Cervelar, localizado en Villa Ballester, en un entorno residencial próximo a dos escuelas y una parroquia. La fachada del mismo integra una carpintería plegable de vidrio que, hasta el horario de apertura (6.00 pm), permanece cubierta por una cortina metálica, y luego puede abrirse por completo, desmaterializando el límite con el espacio público de la acera.

Fig. 12. Bares y cervecerías: Hormiga Negra, Orange Bar y Cervelar. Fuente: Elaboración propia.

3.2. Discotecas y restaurantes

Se relevaron 15 discotecas o locales bailables (5 de ellos localizados en el cruce Perón- Ayacucho), con superficies mayores a los 300m², que suelen ocupar la totalidad de la parcela, en tipologías con forma de nave industrial.

La relación entre espacio público y privado tiende a ser conflictiva ya que las fachadas son completamente ciegas y, en los horarios específicos de apertura y cierre, provocan una gran aglomeración de personas en proximidad a los puntos de acceso. En el caso de The One Club, esta concentración es atenuada por un espacio semicubierto, generado a partir de un retiro respecto a la línea municipal, que actúa como fuelle durante el ingreso y egreso de personas al local (figura 13).

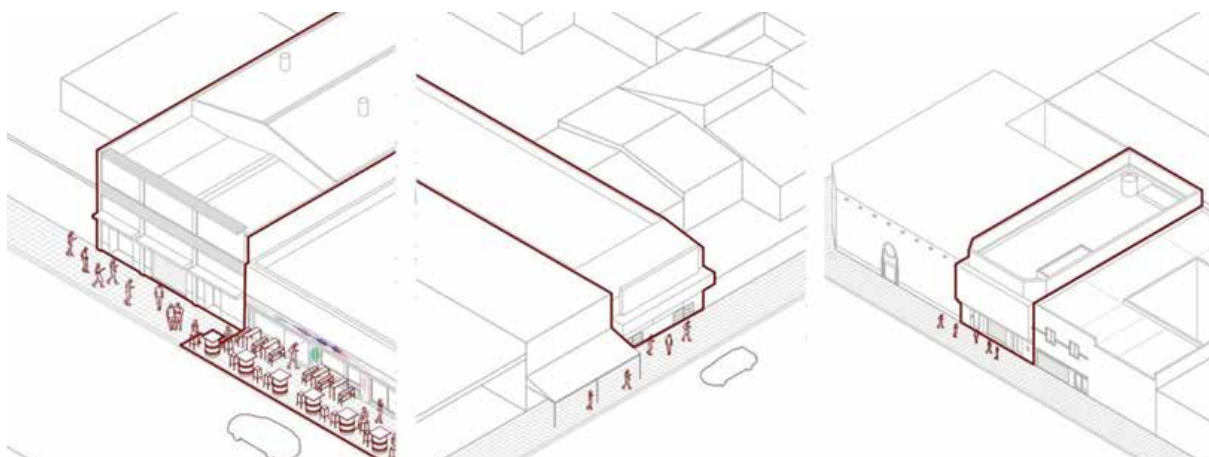


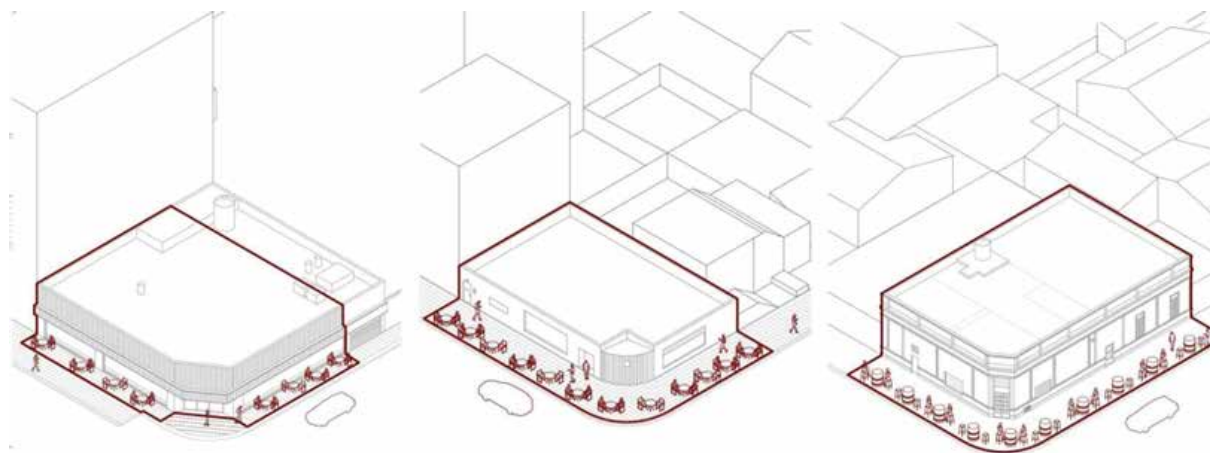
Fig. 13. Discotecas: Soul Club, The One Club, Chankanab. Fuente: Elaboración propia

La tipología de restaurantes es la más numerosa, con alrededor de 80 locales relevados, predominantes en el centro de San Martín. Allí, La San Martín, Urbión Plaza y El Nuevo Plaza son ejemplos de un tipo de local gastronómico que combina las funciones de restaurante, pizzería y confitería, ofreciendo desde el desayuno hasta la cena, con un menú tradicional y un horario de apertura de 7.00 am a 12.00 am. Se sitúan en esquinas importantes, cuentan con salones

amplios y ofrecen lugar de juego para niños.

En el caso de Villa Ballester, la propuesta tiende a ser más boutique y variada, incluyendo locales de comida étnica (ej. restaurante mexicano Wantaco), con juegos (ej. La Emilia resto-bar pool) y temáticos (ej. resto-bar El Potrero vinculado al fútbol), orientados a un segmento de población específico.

En general, el aforo se reparte entre el espacio del salón y la vereda, donde a diferencia de los bares la ocupación tiende a ser más estática y concentrada en las mesas (figura 14).



4. Reflexión final

Si bien este primer estudio permitió obtener datos valiosos que no existían previamente, su fortaleza radica en la posible replicabilidad metodológica y ampliación de la cantidad y representatividad de los sitios de interés. El análisis de la distribución territorial y horarios de funcionamiento de las actividades nocturnas, selección de casos representativos, estudio de los patrones de movilidad de las personas, y análisis tipológico de los mismos, pueden servir como trabajo piloto para futuras investigaciones dentro del mismo término municipal o en otros sitios del CB.

El proyecto objeto de esta ponencia parte de la idea que la elaboración de una base de datos sólida puede ser útil para los distintos actores institucionales, económicos y sociales en el ámbito de la planificación territorial, la planificación del transporte y la planificación ambiental a fin de estimar el impacto de un determinado uso del suelo, en este caso de las actividades de ocio nocturno, y actuar en la prevención o mitigación de sus efectos adversos.

Desde esta perspectiva, como logro específico del proyecto cabe mencionar la provisión al Municipio de San Martín de un primer insumo útil para la toma de decisiones en materia de habilitación y regulación de las actividades de ocio nocturno de acuerdo a las tasas de atracción y generación de viajes, demandas de movilidad y uso del espacio público, así como en el desarrollo de las obras e infraestructuras necesarias para absorber y morigerar sus impactos.

Bibliografía

BARBERO, J., & GALEOTA, C. (2018). Las ciudades y la movilidad sostenible. En G. Quilodrán (Comp.), Las ciudades que queremos: El valor de planificar

Fig. 14. Restaurantes: La San Martín, Wantaco, La Emilia.
Fuente: Elaboración propia

para vivir mejor (pp. xx-xx). Asociación Civil de Estudios Populares (ACEP) - Fundación Konrad Adenauer. Recuperado de <https://www.kas.de/es/web/argentinien/biblioteca-es->

COLES, I. (2020). TRICS Good Practice Guide 2021. Recuperado de <http://www.trics.org/img/TRICS%20Good%20Practice%20Guide%202021.pdf>

GALEOTA, C., & NERI, N. (2017). Herramientas para la planificación de un transporte sustentable y su aplicación al partido de San Martín. Documento de trabajo del Instituto de Transporte 6. UNSAM. Recuperado de <http://www.unsam.edu.ar/institutos/transporte/publicaciones/doc6-02.pdf>

GIORDANO, E., MANELLA, G., RIMONDI, T., & CROZAT, D. (2019). The spatio-temporal geographies of public spaces at night and their regulation as a source of conflict: The cases of Montpellier and Bologna. *Espace Populations Sociétés*. <https://doi.org/10.4000/eps.8725>

GRANT, J. (2002). Mixed use in theory and practice: Canadian experience with implementing a planning principle. *Journal of the American Planning Association*, 68(1), 71-84.

JACOBS, J. (2011 [1961]). Muerte y vida de las grandes ciudades. Editorial Capitán Swing.

ROBERTS, M., & GORNOSTAEVA, G. (2007). The night-time economy and sustainable town centres: Dilemmas for local government. *International Journal of Sustainable Development and Planning*, 2(2), 134-152.

SALAT, S., & OLLIVIER, G. (2017). Transforming the urban space through transit-oriented development: The 3V approach. Washington, DC: World Bank Document.

TRONCOSO, C., & ARZENO, M. (2020). Polos, ferias y mercados: Geografía del consumo gastronómico en Buenos Aires (Argentina). *Revista Universitaria de Geografía*, 29(2).

VECCLIR, L., BLANCO, J., & SCIUTTO, F. (2023). Centralidades y ferias comerciales en el noroeste de la región metropolitana de Buenos Aires. *Revistarquis*, 12(2), 165-187.

XVI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo / Cristina Araujo Lima... [et al.] ; Contribuciones de Josefina Dámaris Gutiérrez ; Compilación de Mónica S. Martínez. - 1a ed compendiada. - Córdoba : Editorial de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Córdoba ; Cataluña : Universitat Politècnica de Catalunya, 2024.
Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online
ISBN 978-987-8486-61-1

1. Urbanismo. I. Araujo Lima, Cristina II. Gutiérrez, Josefina Dámaris, colab. III. Martínez, Mónica S., comp.

CDD 711.007