

Movilidad y accesibilidad en el Gran Resistencia. Principales problemas y desafíos



Laura Alcalá

CONICET/Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional del Nordeste, Argentina

Marina Scornik

Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional del Nordeste, Argentina

Recibido: 4 de marzo de 2015. Aceptado: 23 de mayo de 2015.

Resumen

En los últimos 30 años, el Gran Resistencia se ha consolidado como un área metropolitana íntimamente relacionada con la ciudad de Corrientes, cambiando su escala territorial y la intensidad de las funciones. La movilidad es uno de los indicadores donde se expresa con mayor notoriedad la relación interfuncional que existe entre los municipios que la integran. Al incremento de la movilidad obligada, se suma el problema de la existencia de condiciones desiguales de conectividad y accesibilidad, la presencia de barreras arquitectónicas, la carencia en determinados casos de alternativas de transporte público y el elevado costo general de este. Estas condiciones, sumadas a la vulnerabilidad económica de una amplia franja de la sociedad, ha propiciado el uso masivo de la motocicleta, agravando los conflictos del tránsito e incrementando los índices de siniestralidad. A pesar de lo expuesto, el Gran Resistencia ofrece condiciones de infraestructura altamente favorables para la reversión de estos problemas como los anchos de calles y avenidas, la regularidad de la macromalla constituida por las avenidas que configuran los bordes de chacra, etc., topografía adecuada y una escala aún controlada para potenciar el uso masivo del transporte público y el uso de la bicicleta como medio de movilidad alternativo.

Palabras clave

Movilidad
Accesibilidad
Gran Resistencia

Palavras-chave

Mobilidade
Acessibilidade
Gran Resistencia

Abstract

Mobility and accessibility in the Gran Resistencia. Key issues and challenges. In the past 30 years, the Greater Resistencia has become a metropolitan area closely related to the city of Corrientes, changing its territorial scale and intensity of functions. Mobility is one of the indicators where the cross-functional relationship between the municipalities is better expressed. In addition to the increase in *commuting*, you also have the problem of unequal conditions of connectivity and accessibility, the presence of architectural

Key words

Mobility
Accessibility
Gran Resistencia

barriers, the lack of certain forms of public transport alternatives, and the high overall cost of this adds. These conditions, in addition to the economic vulnerability of a wide part of the society, has led to the widespread use of the motorcycle, exacerbating conflicts and increasing traffic accident rates. However, Resistencia offers highly favorable infrastructural conditions for reversing these problems. For example, the widths of streets and avenues, the regularity of the avenues, etc. The topographical conditions and the scale give an advantage to the use of public transport and cycling as other option.

Introducción

Este trabajo tiene por objetivo discutir los principales problemas y desafíos que presenta la movilidad en el Área Metropolitana del Gran Resistencia (AMGR) y las condiciones de accesibilidad que dentro del conjunto metropolitano presentan los distintos sectores urbanos. Más que hacerlo desde la ingeniería del tráfico, analizando los flujos y los movimientos de origen-destino, o desde el transporte, se pretende analizar las dificultades que los distintos habitantes de esta ciudad intermedia del nordeste argentino encuentran en su vida cotidiana para desplazarse, comunicarse y acceder al conjunto de equipamientos, bienes y servicios que ofrece la ciudad, esenciales para el desarrollo de la vida urbana. A partir del concepto de movilidad como derecho (Herce, 2010), daremos cuenta de las diferentes dificultades que existen para ejercerlo.

Lejos de existir áreas y sectores sociales eximidos de las dificultades cotidianas de movilidad, hoy el conjunto metropolitano es un claro reflejo de cómo el desequilibrio y las inequidades impactan diferencialmente en cada uno de ellos. Mientras determinadas áreas periféricas, totalmente desprovistas y deficitariamente urbanizadas dependen fuertemente del área central y sus residentes se enfrentan diariamente a la necesidad de hacer largos recorridos, en condiciones precarias, costosas e inseguras, el área central, completamente urbanizada y equipada, se ve afectada por problemas en la circulación y por preocupantes cifras de accidentes de tránsito. Mientras determinados ejes del sistema viario aparecen sobrecargados por la solicitud simultánea de movimientos de *paso a través* y por movimientos de distribución y comunicación local, otros permanecen prácticamente vacíos la mayor parte de las horas del día.

La hipótesis principal que sostendremos es que los problemas que hoy afectan la movilidad y la accesibilidad en el AMGR (distancias y tiempos de desplazamientos cada vez mayores, retenciones, altos índices de siniestralidad, áreas residenciales prácticamente aisladas, mal conectadas a sus entornos inmediatos y al resto de la ciudad, calles no preparadas para el peatón y el ciclista entre otros), son manifestaciones de una serie de factores de distinto tipo, imbricados entre sí: -la manera en que se ha ocupado el territorio natural caracterizado por la presencia de lagunas y cursos de agua; - el desequilibrio territorial en la distribución de las actividades, los equipamientos y los servicios urbanos y el sostenido predominio de inversiones públicas y privadas en el área central por sobre las áreas periféricas en un contexto general de precariedad y pobreza, con el consecuente incremento de la dependencia de estas respecto de aquella; -los desiguales estándares de urbanización que presentan las distintas áreas residenciales; -el modo en que, en general, se ha gestionado la infraestructura viaria, priorizando la movilidad privada por sobre el transporte público y la movilidad automotriz por sobre las demás formas de desplazamiento. Estos aspectos, sumados a las diferentes situaciones socioeconómicas desde las que los usuarios de la ciudad se enfrentan a ellos, configuran un territorio urbano con fuertes inequidades y desiguales oportunidades de acceso al pleno ejercicio del derecho a la ciudad.

El análisis que se expondrá, reconoce en este escenario problemas de alcance metropolitano, que afectan en general al conjunto del Gran Resistencia, y problemas singulares,

de alcance local a ejes o áreas específicas, de acuerdo con la localización y a las características que asume en cada caso la urbanización. En ambos tipos de problemas, se hace una distinción entre déficits de la infraestructura viaria propiamente dicha y déficits en la gestión de dicha infraestructura. Se entiende que en muchos casos no es solo un problema de la red viaria incompleta o deficitariamente urbanizada sino de la subutilización de gran parte de ella.

Pero estas condiciones de movilidad en el Área Metropolitana del Gran Resistencia no pueden interpretarse a su vez sino en el marco de la interdependencia funcional cotidiana con la ciudad de Corrientes. La ciudad de Corrientes, distante a poco más de 20 kilómetros, constituye un centro urbano de similar escala poblacional y centralidad funcional. Entre ambos centros, separados por el río Paraná y vinculados por el puente General Manuel Belgrano, existe una movilidad permanente, de tipo laboral, comercial, educativo, recreativo, de provisión de otros servicios como los de salud, etc. Dicho de otra manera, gran parte de la satisfacción de las necesidades urbanas cotidianas no se producen solamente dentro del AMGR sino complementariamente en Corrientes y viceversa. Y las dificultades singulares de cada sector del AMGR constituyen de este modo una plataforma desde la que -en condiciones muy desiguales e inequitativas- se puede acceder a lo que ofrecen el centro comercial de una y otra capital provincial.

Esta movilidad interurbana aparece fuertemente condicionada por la existencia de un único y obligado punto de cruce. De esta manera, a los condicionamientos internos de movilidad señalados más arriba, deben agregarse los que supone la movilidad entre ambas capitales de provincia, en un escenario regional que ofrece simultáneamente un enorme potencial estratégico al constituirse en paso obligado de uno de los corredores bioceánicos del Mercosur. Ello implica la superposición de tránsito rápido y pesado interregional e internacional con el tránsito urbano diario.

Este análisis a dos escalas, metropolitana-general y local-particular, pretende encontrar en cada caso la génesis de su posible solución. Cada sector del AMGR presenta no solo dificultades sino también potencialidades al igual que el AMGR en su conjunto y en la detección de estas radican las posibilidades de su solución. A pesar de lo expuesto, el Gran Resistencia ofrece condiciones de infraestructura altamente favorables para poder resolver estos problemas, como los anchos de calles y avenidas, la existencia de una macromalla que define un sistema de comunicación regular metropolitano por encima de las discontinuidades y rupturas de las tramas barriales; condiciones topográficas propicias y una escala aún controlada para potenciar el uso masivo del transporte público y el de la bicicleta como medio de movilidad alternativo. Estos son los desafíos que se plantean en la última parte de este artículo.

Sin desconocer las correspondencias que seguramente pueden establecerse entre los problemas que se discuten en este trabajo y los que afectan a otras ciudades con escalas, procesos urbanos y situaciones socioeconómicas semejantes del nordeste argentino y del resto de Latinoamérica, no es objeto de este artículo establecer generalizaciones, sino ofrecer un análisis en profundidad del caso concreto del Gran Resistencia a partir de una metodología de aproximación e interpretación del problema, que liga las cuestiones de la movilidad a las del urbanismo. Y dejar planteado que, en ciudades intermedias como esta, los principales problemas de movilidad y accesibilidad que hoy afectan a sus habitantes, no podrán resolverse con medidas sectoriales sino con políticas integrales que apunten a la descentralización y equiparación de los territorios periféricos, que pongan freno al crecimiento extensivo, propicien la densificación y la intensificación funcional de las áreas ya ocupadas, se propongan diversificar los medios de movilidad, priorizar el transporte público, gestionar de manera integral y eficiente la infraestructura viaria disponible.

La movilidad como derecho y como condición indispensable para la integración socioespacial

En su libro *Sobre la movilidad en la ciudad*, Manuel Herce señala que la movilidad urbana como derecho, inherente a la condición de ciudadano, es una cuestión del urbanismo, “porque la ciudad se caracteriza por ser el lugar por excelencia de la relación social; pero además porque la realización de la mayoría de las necesidades derivadas de ese hecho depende del tratamiento que se dé al espacio público, al espacio de todos” (Herce, 2009: 11).

En la ciudad contemporánea, las posibilidades de movimiento son frecuentemente sinónimo de conexión e integración a las redes y ofertas de la vida urbana y las condiciones de accesibilidad son valoradas como lugares de oportunidad. La actividad productiva, así como el conjunto de interacciones humanas dejaron de basarse en criterios de proximidad y dependen de las oportunidades de localización, las que a su vez están determinadas por su conexión o pertenencia a redes de comunicación. Este modelo de desarrollo, deslocalizado y en red, no solo incrementa los movimientos sino que además los diversifica. Los movimientos ya no responden exclusivamente a recorridos fijos, de origen-destino, sino que los recorridos diarios en la ciudad metropolitana tienen multipropósitos y no necesariamente replican cada día un camino predeterminado. Como lo explicara Peter Hall, se han roto los vínculos de proximidad y han quedado sustituidos por vínculos de conexión a muy diferentes niveles (Hall, 1997; Herce, 2009). El uso de nuevos medios de información y comunicación no disminuyó el número de desplazamientos sino que por el contrario los multiplicó justamente al diversificar las ofertas y las libertades para hacerlo. Hoy, en ciudades que han alcanzado en todos sus barrios determinados niveles de desarrollo social y estándares de continuidad y urbanización básica y de calidad del espacio público, como en la gran mayoría de las ciudades europeas, los desafíos o demandas de mejora de la movilidad pasan por la ampliación de alternativas de recorridos, la diversificación de medios de desplazamiento, la mayor eficiencia en las ofertas de transporte público, el progresivo paso hacia formas de movimiento menos contaminantes, etc. Es decir que, en estos casos, se trata del perfeccionamiento del derecho a la movilidad.

En ciudades como la que abordamos en este análisis, con amplios sectores aún suburbanizados o que no alcanzan condiciones de urbanización básicas, que presentan serias discontinuidades urbanas, que no ofrecen servicios de transporte público accesibles, donde la transitabilidad de una gran proporción de sus calles depende del estado meteorológico (porque con lluvias quedan anegadas) etc., la movilidad es aún un derecho por conquistar en pro de facilitar la integración socioterritorial.

Al sostener que la movilidad constituye uno de los derechos esenciales, se hace referencia a que de ella dependen las posibilidades de satisfacción de todas aquellas necesidades de la vida urbana que se resuelven fuera del espacio doméstico. Las condiciones de movilidad y accesibilidad se dirimen de manera física en la urbanización del espacio público que articula la conexión de la residencia a los distintos espacios de uso de la ciudad pero también de manera socioeconómica, en la medida que las posibilidades de desplazamiento y accesibilidad están supeditadas a la posibilidad de afrontar sus costos.

En este tipo de ciudades, la mejora de la movilidad no puede lograrse solo con inversiones orientadas a las grandes infraestructuras (autovías, autopistas, viaductos) porque estas no dan respuestas a los distintos tipos de necesidades de conexión, sino con inversiones que apunten a producir costuras urbanas, a resolver cuellos de botellas. Dicho de otro modo, las primeras deben ser planificadas y diseñadas en estrecha articulación con las segundas. Un ejemplo aún vigente de lo que se afirma es el criterio definido por el Plan de Vías de Barcelona (Ayuntamiento de Barcelona, 1985) y las distintas operaciones de

apertura de calles, urbanización de vías y reurbanización de otras que lo llevaran a la práctica (Alcalá, 2004; Martínez Palacios, 2014). Es preciso complementar los sistemas jerárquicos y especializados de la movilidad metropolitana con la escala de proximidad, apostando por calles multimodales en las que puedan coexistir todos los modos de transporte, con la movilidad peatonal y ciclista (Ascher, 2009).

Las posibilidades de movimiento dependen por un lado de la infraestructura y de las alternativas disponibles para efectuar dichos movimientos, es decir, de la existencia de una red continua y completa de vías (calles y avenidas) que no solo estén concebidas y preparadas para el movimiento automotriz sino que su diseño y materialización sean adecuados al desplazamiento peatonal, al uso de la bicicleta, al paso del transporte público. Más que nunca, el diseño del espacio público y fundamentalmente dentro de este, el de las calles, debe tender a universalizar, flexibilizar y complementar los distintos medios y formas de movilidad y basarse en los principios de accesibilidad universal. No solo con el propósito de que la movilidad sea un derecho para todos los ciudadanos sino también para garantizar que las ciudades tiendan a ser sustentables. Cada medio y forma de desplazamiento es idóneo dentro de ciertas distancias y para determinados recorridos. Si bien como sostiene Herce el automóvil está muy lejos de poder ser sustituido para determinadas distancias a un costo razonable, las políticas urbanas no pueden seguir sosteniendo su uso masivo para recorridos que pudieran ser asumidos por el transporte público o que pudieran ser realizados en bicicleta (Herce, 2010). En este sentido, es importante tener presente por un lado, que la velocidad es inversamente proporcional a la accesibilidad, una vía de tránsito rápido no permite la detención puerta a puerta, y por el otro, que el tiempo de desplazamiento deberá ser siempre razonable en términos de distancia a recorrer y de costos.

Las posibilidades reales de movilidad y de accesibilidad dependen también de las condiciones personales, físicas y socioeconómicas, y de la disponibilidad de información adecuada. Esto pone en discusión –aunque pueda resultar una obviedad– lo que se entiende muy frecuentemente por la urbanización de una calle. El pavimento de la calzada es una obra fundamental pero también lo son las aceras (sin barreras arquitectónicas), las rampas en las esquinas, la semaforización de las encrucijadas difíciles, la adecuada señalización de las calles, la iluminación de los espacios peatonales, la demarcación correcta de los recorridos ciclistas, de las áreas de detención y de estacionamiento.

Toda ciudad debe tender a garantizar las posibilidades esenciales de movilidad y accesibilidad del conjunto de las personas (ciudadanos estables de una ciudad y visitantes temporales), entendiendo que en ello radica un eslabón de las posibilidades de integración socioespacial. Para ello es tan importante la existencia de infraestructuras y servicios de transporte público adecuados, como la información con la que cuente todo ciudadano para conocer la red y los servicios disponibles y elegir sus recorridos (Alcalá y otros, 2011).

Estas condiciones no pueden ser pensadas o concebidas sino en el marco del *derecho universal a la ciudad* que supone, entre otras cosas, la inclusión de todos, el derecho de todos a ocupar y ejercer un espacio en la ciudad y a disponer de ella, el derecho al disfrute del conjunto de bienes y servicios que ella ofrece y la obligación de preservar estas oportunidades a las generaciones futuras, lo cual pone sobre la mesa la garantía de los derechos ciudadanos individuales pero también las obligaciones conducentes a resguardar los intereses comunes. La movilidad es un derecho que forma parte del primero.¹

En este artículo nos centraremos en el análisis de los condicionamientos que tiene la movilidad en el Área Metropolitana del Gran Resistencia analizando las condiciones de urbanización que presenta su sistema viario, su espacio público. Para hacerlo, partimos de algunos parámetros que desde nuestro marco teórico debe tener todo espacio público.

1. Según la Carta Mundial por el derecho a la Ciudad (ONU Hábitat, 2004), el Derecho a la Ciudad es definido en su preámbulo como el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad, democracia, equidad y justicia social. En su el Artículo XIII, Derecho al transporte público y la movilidad públicos, se señala que las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en la ciudad, de acuerdo a un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precio razonable y adecuados a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad)

Desde esta concepción el espacio público debe ser *universal*, es decir inclusivo del conjunto social y admitir y garantizar las distintas formas de desplazamiento (peatonal, vehicular, ciclista, de transporte público). Cualquiera de estas formas de desplazamiento debe poder realizarse de manera segura, digna y comfortable. Entre las múltiples funciones del espacio público, la facilitación de la movilidad y la accesibilidad urbanas resultan esenciales para una ciudad que busque la inclusión y pretenda equiparar las oportunidades de sus habitantes en las condiciones de comunicación, de interrelación y acceso a los distintos puntos del territorio metropolitano.

A partir de la inclusión de los distintos tipos de usuarios, las posibilidades de movilidad deben garantizar *criterios de equidad* en función de las mayorías, de la *prioridad a los más vulnerables y de los medios de movilidad menos contaminantes, más sustentables y ecológicos* (Thorson Jorgensen, 2009). El espacio público debe ser –a través de las calles- *continuo*, es decir, brindar la posibilidad de moverse libremente y a voluntad de un punto a cualquier otro, *sin barreras arquitectónicas*. Debe *servir y dignificar* al ciudadano que lo utiliza, lo cual supone convertir los recorridos, incluso los recorridos obligados, en espacios con capacidad de acoger e incluir adecuadamente a los que lo utilizan como ciudadanos reconocidos y respetados por el conjunto social. (Gelh, 2014).

La movilidad entendida como derecho exige el desarrollo de políticas urbanas orientadas al desarrollo de territorios bien y equitativamente comunicados, y al fortalecimiento de la oferta de formas de movilidad más sustentables, saludables y ecológicas: peatón, bicicleta, transporte público, sin excluir a las demás formas de desplazamiento, dado que como ya se dijo antes, cada una responde adecuadamente a distancias espaciales y temporales diferentes. Inexorablemente, la posibilidad de fortalecer estas formas de desplazamiento, que sean alternativas al vehículo privado, requieren de una política territorial de descentralización y distribución equitativa de equipamientos y servicios, así como de la apuesta por la mixtura y complementación de usos. Como señala Herce (2009), la mejora en las condiciones de movilidad no puede derivar solo de un Plan de Movilidad sino en el modelo organizativo de una ciudad, de sus planes urbanísticos. Se considera necesario en este sentido, poner freno a los procesos de expansión y dispersión desmedidos y apostar por ciudades más compactas y diversificadas (Bohigas, 2010)

El Área Metropolitana del Gran Resistencia

Según el último Censo Nacional 2010, la Provincia del Chaco cuenta con 1.054.234 habitantes y el Departamento San Fernando, donde se localiza el área de estudio, concentra casi el 37 % de su población con 386.391 habitantes. El 97 % de esta población es urbana, y más del 90 % de ella reside en cuatro de los cinco municipios que lo integran: Resistencia (capital de la Provincia del Chaco), Fontana, Puerto Barranqueras y Puerto Vilelas. Estos cuatro municipios constituyen el Área Metropolitana del Gran Resistencia (en adelante AMGR).

De acuerdo con la observación de la mancha urbana, esta se extiende en sus puntos más alejados, 18 km en sentido NO-SE, desde el límite producido por el río Negro en Fontana hasta Puerto Vilelas y alcanza 12 kilómetros en el sentido NE- SO, considerando el eje de la Ruta Nacional N° 11. Esta extensión no implica la existencia de una urbanización homogénea y continua, muy por el contrario, en ella una importante superficie no está ocupada o lo está de manera muy dispersa, como la que corresponde al valle del río Negro y su sistema lacustre, a bajos y humedales, (área ocupada de manera dispersa por ladrilleros y pequeños productores agrícolas). A su vez existen importantes vacíos intersticiales que quedaron vacantes en el proceso no regulado de extensión de la ciudad.



Figura 1. Localización del Área Metropolitana del Gran Resistencia y Corrientes. Fuente: Elaboración propia sobre imagen Google Earth libre.



Figura 2. Área Metropolitana del Gran Resistencia y sus principales ejes de comunicación. Fuente: Elaboración propia sobre imagen Google Earth libre.

En este contexto, la mancha urbana más continua y con menos vacíos expectantes, donde reside la mayor parte de la población, se asienta a lo largo de 16 kilómetros, en una franja de 7 kilómetros de ancho, al sur del río Negro. Esta franja corresponde al área donde tempranamente se estableció la interrelación funcional y la continuidad de la trama entre municipios. Este desarrollo lineal se apoyó en unas pocas vías continuas perpendiculares a la Ruta Nacional N° 11 (ejes correspondientes a las avenidas 25 de Mayo y 9 de Julio; Alvear y Castelli, Marconi y Edison, Islas Malvinas y Soberanía Nacional).

El crecimiento hacia el Norte estuvo durante mucho tiempo condicionado por la barrera natural del río Negro y su sistema lacustre así como por la amenaza siempre latente de inundación por las crecientes de este río y las del Paraná que podía ingresar a través del primero. El crecimiento hacia el Sur, estuvo condicionado por grandes infraestructuras concebidas originalmente como límite de la ciudad (canal de desagüe pluvial, defensa sur) y por ser el lugar donde se instalaron aquellas infraestructuras destinadas a servir a la ciudad como el Aeropuerto, las lagunas de oxidación o pretratamiento cloacal, el basurero a cielo abierto del municipio de Resistencia.

Pero progresivamente ambos límites fueron traspasados, configurando en parte las dificultades de comunicación que existen hoy. Por un lado, la ciudad conquistó el territorio ubicado al norte del río Negro a partir de los escasos puentes sobre este y de la consolidación del eje de la avenida Nicolás Avellaneda (Ruta Nacional N° 16) que vincula con



la ciudad de Corrientes desde el año 1973 cuando se inauguró el puente sobre el río Paraná. Y por otro lado, avanzó progresivamente sobre el sistema lacustre al sur del río. Este crecimiento, se produjo en distintos sectores sobre cotas inundables, lo que demandó progresivamente la construcción del sistema provisorio de defensas del río Negro primero y posteriormente, el sistema de defensas del río Paraná. En el primer caso, las defensas no respondieron a una traza planeada sino que esta fue definida frente a la necesidad de proteger áreas que ya habían sido ocupadas en un episodio crítico de inundación en el año 1982 cuando se rompió un dique construido para regular el ingreso del Paraná a través del río Negro. Este sistema de defensas, aunque provisorio, fue consolidado frente a los sucesivos episodios de crecientes, pero al mismo tiempo, fue transpuesto sistemáticamente por los procesos de urbanización en momentos de sequía, cuando la amenaza era olvidada (Alcalá, 2014). En el segundo caso, el sistema de defensas del río Paraná se terminó de construir en el año 2004. Esta línea defensiva, casi paralela al eje de desarrollo de la mancha urbana, distante 5 km hacia el norte del río Negro en el punto más alejado y 2 km en el punto más cercano a este, disparó el crecimiento urbano hacia esta nueva área de expansión a pesar de las difíciles condiciones de comunicación con el área central. Entre ambas, no solo persiste la barrera del río y la de las defensas provisionales, sino también la especialización de la ruta Nicolás Avellaneda como una autovía a partir de 2008.

Pero antes de este proceso de expansión hacia el Norte -y casi como consecuencia de las dificultades de comunicación y de las amenazas naturales de este territorio (crecientes de los ríos Paraná y Negro)- la ciudad se expandió hacia el Sur, traspasando los límites planificados.

En el presente, en un contexto de nula regulación del precio del suelo urbano, y siendo el acceso formal al suelo cada vez más difícil, la ciudad asiste a dos procesos diametralmente opuestos, por un lado la densificación del área central con el surgimiento de torres (de hasta 60 m de altura) y de edificaciones de hasta 4 plantas donde antes había viviendas de solo dos y por el otro, la incorporación de nuevo suelo urbano a partir de la construcción de conjuntos habitacionales financiados por el Estado de bajísima densidad (Alcalá,

Figura 3-4-5-6. Distintas imágenes que muestran la relación entre el área central de Resistencia (en todos los casos al fondo) en proceso de densificación y la periferia cada vez más extendida, fragmentada por interposición de grandes infraestructuras, accidentes naturales, discontinuidad de tramas y vacíos expectantes. Fuente: Edwin Harvey para IIDVi-FAU-UNNE.

2012). Y como consecuencia de la imposibilidad de acceso formal a cualquiera de estas alternativas, la producción siempre en aumento de asentamientos precarios a partir de la ocupación ilegal de suelo vacante de dominio público o privado, en muchos casos con serios problemas ambientales o de accesibilidad (Barreto et al., 2014).

Tramas, tipos de calles y condiciones de movilidad

El sistema vial del AMGR, aparece condicionado por las distintas tramas que coexisten en el territorio urbano actual. Estas tramas, son producto de procesos de ocupación del suelo que no siempre respondieron a una planificación previa y la red viaria disponible ha sido en la mayor parte de los casos resultado de procesos de urbanización incompletos y de decisiones de política urbana que privilegiaron sistemáticamente la centralidad del municipio de Resistencia respecto de los demás municipios integrantes del área metropolitana y del área central de Resistencia respecto de las sucesivas expansiones periféricas.

En este contexto existen tipologías de problemas generales vinculados a la interconexión básica de cada sector de la ciudad con el conjunto metropolitano, que por tratarse de distancias largas, están más relacionados con la posibilidad de movilidad en automóvil y con la oferta de transporte público metropolitano. Pero también existen otros problemas locales o específicos, relacionados con la posibilidad de accesibilidad a cada sector, de proximidad o interrelación de cada sector con su entorno inmediato, los que están asociados a la circulación vehicular pero también y fundamentalmente a los desplazamientos a pie o en bicicleta.

Debido al tipo de desarrollo urbano del AMGR, para comprender los problemas generales es preciso hacer referencia en primer lugar a las situaciones específicas locales, dado que ellas son resultado de las formas producción de suelo urbano que le dieron origen, constituyendo distintas tipologías de tramas que presentan determinados déficit y problemas pero también oportunidades diferentes de reversión de estos.

Existen áreas que presentan una *trama ortogonal altamente regular*, entre las que el área central de Resistencia resulta paradigmática, con manzanas de 100 x 100m, calles de 20m de ancho y avenidas de 30m y de 45m de ancho. Esta trama se ha extendido por contigüidad hasta donde lo permitieron los accidentes naturales (lagunas y río Negro). Sus calles se encuentran urbanizadas casi en su totalidad, con calzadas pavimentadas de 8 m y aceras de 6 m de ancho (con espacio para jardín y arbolado), las avenidas cuentan con bulevares arbolados y en algunos ejes con bicisendas.

En su proceso de desarrollo esta trama se extendió irreflexivamente sobre el territorio antes descrito, lo cual ha supuesto, cortes e interrupciones urbanas además de impactar negativamente en el paisaje y afectar irremediablemente el sistema natural de drenaje. Esta trama se ha caracterizado por seguir procesos de urbanización y edificación progresivos. En la actualidad es la que presenta mayor variedad de usos y densidades y los mejores estándares de espacio público, en términos de dimensiones, arbolado, urbanización.

Entre los sectores que presentan este tipo de tramas, es posible diferenciar claramente el correspondiente al área central de Resistencia de los demás. La primera ofrece una red viaria y peatonal completa, que da acceso a la mayor, mejor y más variada oferta de equipamientos educativos, comerciales, administrativos, recreativos y culturales, ejerciendo una dependencia casi obligada por parte del resto del AMGR hacia ella, y hacia la cual converge el conjunto de líneas de transporte público urbano e interurbano. Esta fuerte atracción cotidiana produce el colapso de la red en horas pico y significativos problemas de retención en el tránsito. Respecto de la calidad de la red



Figura 7. Localización del área central del AMGR y de la extensión de la trama ortogonal tradicional. Fuente: Consulta SIG IIDVi. FAU.UNNE.

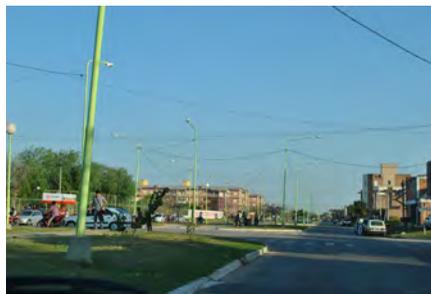


Figura 8-9. Condiciones del espacio público en el área central del AMGR. Fuente: Imágenes propias, 2013.

peatonal, el mayor problema consiste en la presencia frecuente de barreras arquitectónicas (desniveles en aceras, ausencia de rampas, invasiones sobre el espacio público con cartelera, estacionamientos no reglados, etc.).

Fuera del área central, los demás sectores con este tipo de tramas presentan una red viaria en proceso de pavimentación y una red peatonal incompleta, discontinua y con barreras arquitectónicas. En estos casos, las calles están subutilizadas, siendo transitadas sólo por los vecinos que allí residen.

Existen otras áreas caracterizadas por *tramas correspondientes a conjuntos habitacionales* producidos por el Estado, dentro de las que pueden diferenciarse a su vez, los producidos en la década del setenta, de los desarrollados a partir de mediados de los ochenta. En el primer caso, se trata de grandes conjuntos de viviendas colectivas resueltos con una ordenación propia de bloques, con diferenciación de la movilidad vehicular de la peatonal, en general dotados con equipamientos e infraestructura completa, con calzadas y sendas peatonales pavimentadas.

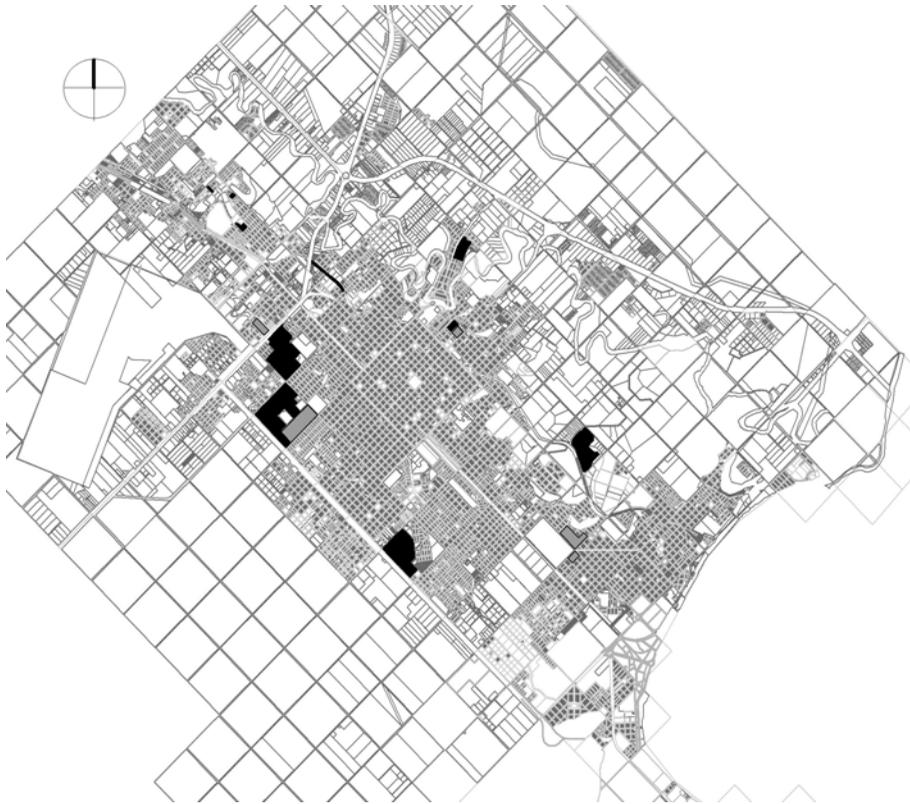


Figura 10. Localización de tramas singulares correspondientes a los Grandes Conjuntos Habitacionales. Fuente: Consulta SIG IIDVi. FAU.UNNE.



Figuras 11-12. Situación del espacio público en los grandes conjuntos. Fuente: Imágenes propias, 2014.

En el segundo caso, conjuntos de menor escala, de viviendas individuales en lote propio, resueltos con manzanas en bandas de entre 44 y 48 m de ancho por 100m de largo, conjuntos sin equipamiento, con infraestructura incompleta, calles de tierra y desagües pluviales a cielo abierto. Estas tramas se caracterizan por presentar calles de menor ancho, con calzadas de tierra y red peatonal mínima de 0,60 a 1 m de ancho, sin continuidad en las esquinas y con una única conexión a algún eje viario que garantiza su accesibilidad mínima desde cualquier punto del AMGR. En estos casos, los problemas principales radican en el aislamiento (producido por la lejanía de la localización, la dependencia de su accesibilidad a un eje vial generalmente de tierra y no siempre transitable, la reducida oferta de transporte público) y en la discontinuidad de la trama respecto de los barrios vecinos (por presencia de calles no abiertas, cambio de direccionalidad respecto de las calles del entorno, bajos estándares de urbanización de las calles de tierra y su deficitario mantenimiento).

En ambos casos, se trata de urbanizaciones desarrolladas en conjunto, en un breve plazo de tiempo, sin que exista necesariamente contigüidad de cada nuevo conjunto respecto de las tramas existentes en el entorno, salvo la relación con una vía que garantiza la

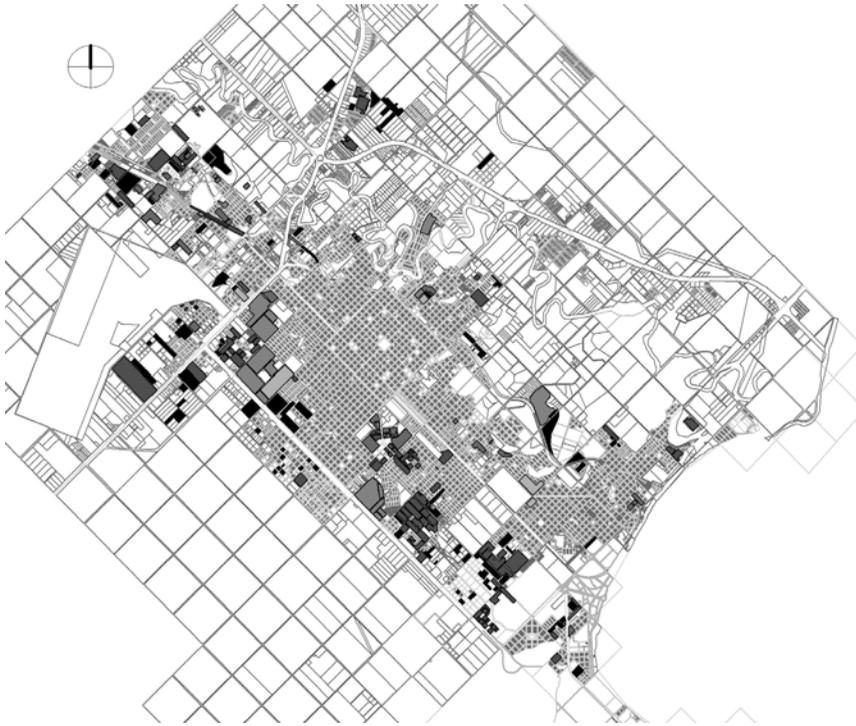


Figura 13. Localización de tramas ortogonales (medias manzanas) correspondientes a conjuntos de viviendas individuales en lote propio. Fuente: Consulta SIG IIDVi. FAU. UNNE.



Figura 14. Nuevos conjuntos habitacionales ubicados entre la Ruta Nacional Nº 11 y el Aeropuerto, a 7 km del centro de Resistencia. Fuente: Edwin Harvey para IIDVi. FAU. UNNE, 2013.



Figuras 15-16. Condiciones del espacio público en conjuntos de viviendas financiados por el Estado en la última década. Fuente: Imagen propia 2014 y 2008 respectivamente.

comunicación con el área central. Tampoco en este caso los proyectos han considerado como parte del diseño la relación con los espacios lacustres, en los peores casos se avanzó sobre ellos y en los mejores se yuxtapusieron las manzanas sin resolver los recorridos alrededor de los espejos de agua

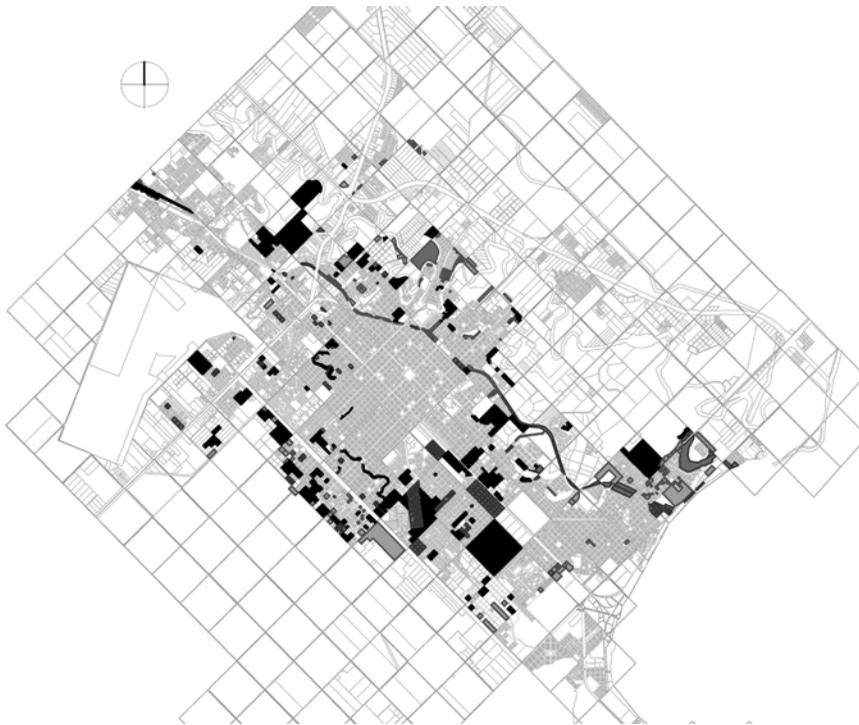


Figura 17. Localización de villas y asentamientos irregulares en el AMGR en 2008. Fuente: Consulta SIG IIDVi. FAU.UNNE.



Figuras 18-19-20. Condiciones del espacio público en asentamientos irregulares del AMGR. Fuente: Imágenes propias entre 2013 y 2014.

Por último, existen *tramas producidas de manera informal* como resultado de procesos de ocupación ilegal de suelo de dominio privado o público entre las que se distinguen aquellas de estructura más orgánica e irregular producidas en intersticios y sectores vulnerables (áreas bajas y bordes de lagunas), algunas de la cuales corresponden a las villas más antiguas y más densamente pobladas, con calles que en muchos casos no

alcanzan los anchos mínimos definidos por la normativa urbana o bien que presentan pasajes irregulares al interior de manzanas, de aquellas otras ocupaciones más recientes notablemente regulares, que reproducen el modelo implementado por la política de vivienda actual.

En estas tramas la red peatonal es espontánea, no existen las aceras y la transitabilidad vehicular no está garantizada, por lo que tampoco circula el transporte público. A pesar de la regularidad de las trazas que presentan determinados asentamientos, en general las calles de tierra se encuentran en mal estado y presentan discontinuidades por falta de alcantarillas o porque aún no han sido totalmente abiertas. Los procesos de regularización urbana, atados a los de regularización dominial, resultan extremadamente largos y complejos, mientras que los procesos constructivos de las viviendas continúan y se consolidan. En muchos casos debido a la avanzada consolidación de las edificaciones ya no es posible pensar en relocalizaciones y obliga a pensar en sistema alternativos de vías peatonales y de menor ancho.

Esta forma de producción de suelo residencial, común a las distintas ciudades latinoamericanas, en el Gran Resistencia representa más del 30 % de la superficie ocupada (Barreto et al., 2014).

Discontinuidades y barreras

En el territorio metropolitano las distintas tramas descritas aparecen yuxtapuestas entre sí. En el proceso de expansión urbana no siempre se garantizó la continuidad de las vías y la continuidad entre las distintas tramas ha quedado supeditada en muchos casos a una única vía. Esto es resultado de operaciones independientes, producidas sin criterios de contigüidad y de integración urbana por lo que en muchos casos además aparecen aisladas, rodeadas de suelo vacante.

Fruto de un proceso de crecimiento expansivo, no planificado, estas tramas además se ubican en muchos casos, más allá de grandes infraestructuras que en su momento fueron pensadas como límites urbanos (como los sistemas de defensas, las rutas nacionales, canales de desagües pluviales, etc.) lo cual empeora las condiciones de accesibilidad. Este tipo de infraestructuras, básicamente de desarrollo lineal y especializado, produce efecto de barrera, no permite cruces transversales con la frecuencia que la actividad urbana lo requiere. Ejemplo de ello son: el canal pluvial de la Av. Soberanía Nacional, la Ruta Nacional N° 11, la autovía Nicolás Avellaneda, determinados tramos de la línea del Ferrocarril Belgrano, el sistema de defensa del río Paraná y el sistema de defensa provisoria del río Negro.

Algunas de estas infraestructuras plantean una solución relativamente fácil como en el caso del canal de desagüe pluvial, en la medida que admite la inclusión de puentes vehiculares y peatonales a cota urbana. En otros casos, como los cruces de ruta y autovía requieren de diseños especiales (por las diferencias de cotas), la necesidad de no interferir recorridos de distinta naturaleza (interprovinciales y locales) y de establecer adecuadamente salidas y entradas teniendo en cuenta el cambio de velocidades. En el caso de las defensas, requiere fundamentalmente asimilar las diferencias de cotas y la posibilidad de lograr permeabilidad funcional de un lado al otro, lo cual supone resolver una muy compleja situación.

Paradójicamente, algunas de estas grandes infraestructuras, concebidas con otros fines, en el presente son la única vía de comunicación disponible para extensas áreas residenciales. Es el caso de las defensas provisionales del río Negro que brindan acceso a asentamientos informales y nuevos barrios construidos por el Estado del otro lado de las mismas o el caso de la Ruta Nacional N° 11 de la que dependen nuevos conjuntos habitacionales para su conexión con el resto del AMGR².

2. Este no es un fenómeno singular sino recurrente en otras áreas metropolitanas. Si bien, B. Secchi(1989) ya planteaba la necesidad de pensar determinadas vías como "oportunidades" de proyecto considerando las distintas solicitudes y funciones posibles y existen distintos ejemplos internacionales de proyectos urbanos que han logrado reconvertir grandes infraestructuras por lo general lineales, que actúan de barreras urbanas, en verdaderos articuladores de la periferia fragmentada, (pueden consultarse ejemplos en Herce y Magrinya, 2013; Alcalá, 2004) con frecuencia estas infraestructuras siguen siendo concebidas desde una única función específica sin considerar el impacto urbano que generarán. En el AMGR, en los últimos años se ha invertido en una autovía que comunica con la ciudad de Corrientes sin haber tenido en cuenta la relación urbana, transversal a ella, entre la ciudad más consolidada y el área norte de nuevo crecimiento.

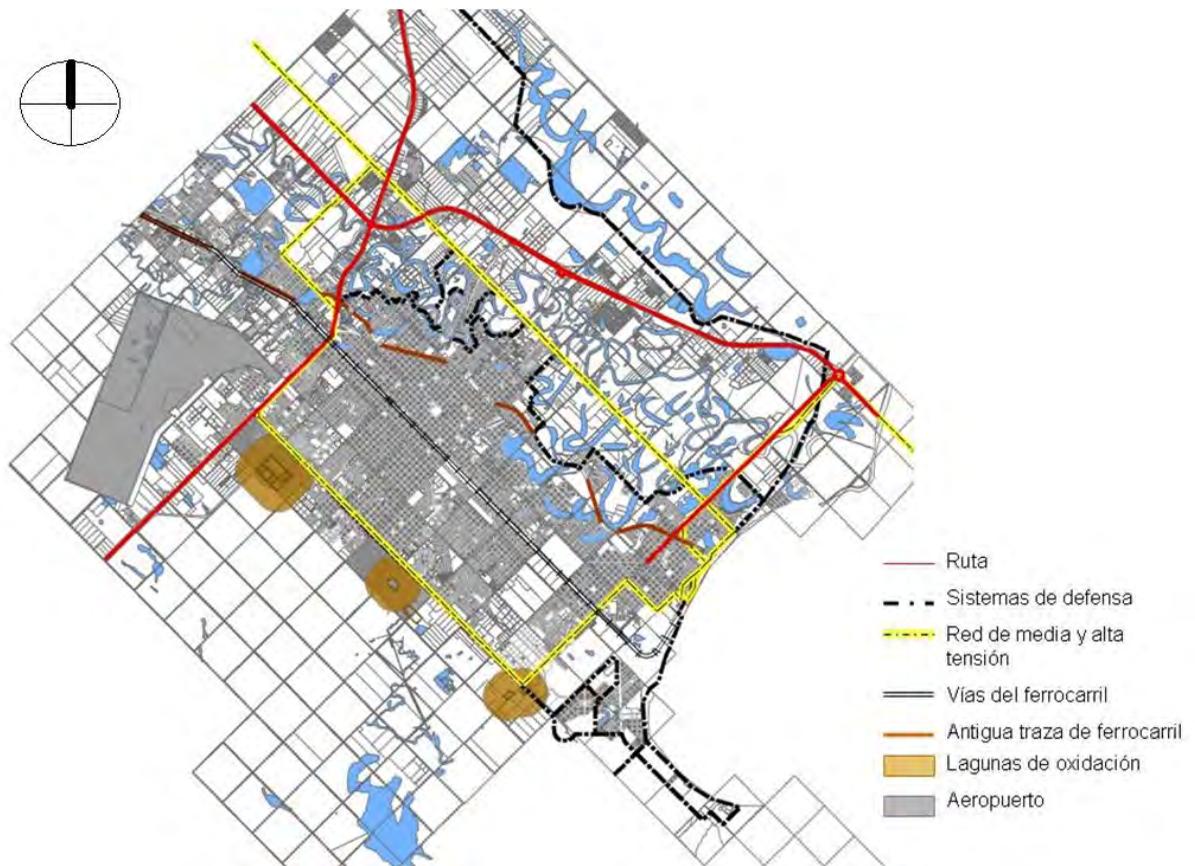


Figura 21. Identificación de barreras y grandes infraestructuras en 2011. Fuente: Consulta SIG IIDVi. FAU. UNNE.



Figuras 22-23. Barreras sin resolver en el AMGR (Vías del Ferrocarril Belgrano- Canal de desagüe pluvial Soberanía Nacional). Fuente: Imágenes propias, 2009.



Figuras 24-25. Autovía Nicolás Avellaneda (eje de tránsito internacional y única vía de conexión de conjuntos habitacionales recientes). Fuente: la primera <http://chacodiapordia.com/noticia/55605> (diciembre de 2014), la segunda Territorio Urbano 2009.

Las tramas reseñadas en muchos casos además, han avanzado sin adecuación alguna sobre el sistema lacustre del río Negro, sobre el riacho Arazá, sobre áreas bajas y humedales. En general, estos espacios naturales fueron desconocidos por el mismo catastro y sus bordes ocupados por la propiedad privada, sin que se garantizaran los bordes libres perimetrales y la accesibilidad pública a ellos (Alcalá, 2014). En general también, en estos sectores, las calles mueren sin solución de continuidad, o bien fragmentan el reservorio de agua y, al ser resultado de procesos de urbanización precarios, estas vías presentan condiciones de vulnerabilidad hídrica y ambiental.



Figura 26. Barreras del AMGR que son al mismo tiempo vías de comunicación (Defensa Provisoria del río Negro, única vía de acceso a asentamientos ubicados a ambos lados). Fuente: Imagen propia 2009.

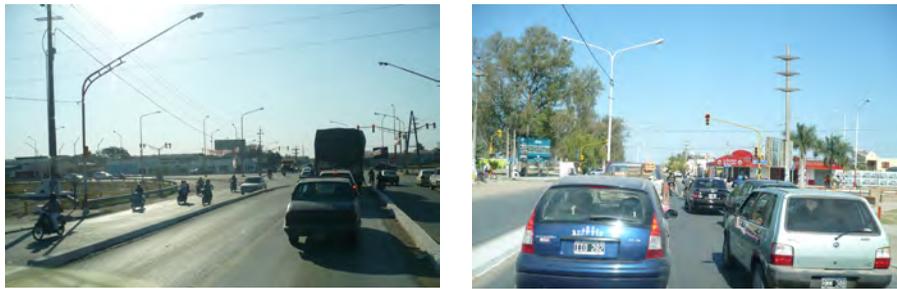


Figura 27. Imagen que muestra la manera en que los distintos tipos de tramas avanzan sobre los reservorios de agua y áreas bajas. Fuente: Imagen Google Earth libre.

Existen algunos ejes que históricamente contribuyeron al desarrollo de la comunicación metropolitana y al crecimiento progresivo de los municipios, tales como la avenida Castelli que conecta el Municipio de Resistencia con Barranqueras y Puerto Vilelas y sobre el que se apoyó el primer crecimiento de la zona sur; la avenida Alvear que conecta los municipios de Resistencia y Fontana; las avenida Eva Perón y San Martín que estructuraron el crecimiento del municipio de Barranqueras y la conexión con Corrientes; la avenida Sabín que estructuró el primer crecimiento de Resistencia hacia el Norte. Estos ejes, además de ser vías esenciales de comunicación y por tanto ser utilizados para el tránsito rápido, son los principales ejes comerciales de estas zonas del AMGR y están exigidos permanentemente por la circulación urbana peatonal, ciclista, de motocicletas y transporte público. Otro de sus rasgos distintivos es que fueron resueltos a una cota en general más elevada que los territorios que atraviesan dado que con ello se persiguió el objetivo de garantizar la movilidad a pesar de los episodios de inundación que afectaban a la ciudad.

Se trata así de ejes viales de referencia metropolitana, de intenso tráfico, cuya complejidad funcional radica fundamentalmente en la superposición de transportes pesados y livianos, las circulaciones de paso y la circulación local de comunicación y distribución. *Plantean en sí mismos la contradicción de ser para las áreas que sirven, el principal eje de comunicación y desarrollo pero también la gran barrera urbana y peatonal para la relación urbana transversal a ellos*³.

3. En este caso también nos encontramos frente a fenómenos frecuentes en otras ciudades. Metodológicamente nos sigue pareciendo altamente esclarecedora la caracterización hecha por Busquets y Parcerisa acerca de este fenómeno que denominaron "crecimiento sububano" y que requiere de instrumentos de proyecto específicos. (Parcerisa, Josep y Busquets Grau, Joan, 1983). Existen también en este caso importantes antecedentes de proyectos urbanos que lograron reurbanizar este tipo de vías, contribuyendo a articular los diferentes tejidos atravesados y dotar de mejores condiciones de urbanidad a los barrios vinculados a ella. (Puede consultarse al respecto: Alcalá, 2004; Herce y Magrinyà, 2013; Martínez Palacios, 2014).



Figuras 28-29. Avenidas Alvear y Castelli. Fuente: Imágenes propias 2009.



Figura 30. Macromalla de comunicación metropolitana. Fuente: Elaboración propia sobre la base de imagen Google Earth libre.

El sistema viario conjunto y la configuración de una macromalla

El proceso de apertura y urbanización de calles no siguió criterios de expansión y consolidación progresiva del territorio ocupado, sino que se ciñó a los procesos de urbanización antes señalados. De esta manera fueron quedando *entre tramas* espacios intersticiales no abiertos, relegando la continuidad a unas pocas vías que fueron los grandes ejes de desarrollo de la actividad metropolitana, como los mencionados en el apartado anterior.

Sin embargo, gracias al modelo racional decimonónico, sobre el que se definió la traza de la ciudad de Resistencia y sobre el que se realizó la mensura definitiva en 1884, fuera del área central, el territorio quedó dividido en chacras de 1.000 x 1.000 m. En el modelo original de esta ciudad concebida como colonia agrícola (1878), las chacras que rodeaban el centro urbano, podrían ir siendo urbanizadas e incorporadas a la ciudad. (Sudar, 2004) En el proceso general de crecimiento, esta demarcación contribuyó a dejar previstas para futura apertura y urbanización los bordes de chacras, en correspondencia con los criterios generales adoptados en el trazado del área central de Resistencia. En los últimos años, frente a las discontinuidades y rupturas de las tramas antes descritas, la macromalla definida por las vías de bordes de chacras cobró especial importancia al garantizar un sistema de comunicación básico metropolitano y, consecuentemente, se avanzó en la urbanización de estas vías.

Sin embargo, existen áreas como las vecinas al río Negro y áreas de nuevo crecimiento como la ubicada al norte de la autovía Nicolás Avellaneda que plantean una lógica diferente de estructuración territorial, aún no resuelta, fundamentalmente por la discontinuidad física que suponen el río y su sistema lacustre así como la interposición de las vías rápidas⁴.

A este estado de situación se agregan las dispares condiciones de urbanización que presentan los distintos ejes del sistema vial. La red pavimentada alcanza aproximadamente solo a un 30 % del conjunto. La mayor parte de las calles continua siendo de

4. Como señala Sudar, el modelo –semejante al desarrollado para otras ciudades en la misma época– radicaba en la imposición de un planteo regular negando el medio físico y natural, sobre la base de la confianza en que el progreso permitiría dominar la naturaleza (Sudar, 2004).



Figuras 31-32. Condiciones de la macromalla del AMGR (algunas avenidas aún sin urbanizar otras pavimentadas con aceras peatonales y bicisendas en el parterre central). Fuente: *Imágenes propias, 2014.*

tierra, en precario estado de conservación, mientras la red peatonal solo existe en las áreas centrales y en los barrios producidos por el Estado aunque en estos casos se trata solo de una senda de un metro de ancho. Debe agregarse también la especialización de las rutas nacionales que quedaron dentro de la mancha urbana (el desarrollo de colectoras, nudos de derivación, etc.) que no fueron pensadas desde el punto de vista urbano, para articulación e integración de barrios localizados a sus costados.

Movilidad actual en el Gran Resistencia

Al hablar de movilidad hacemos referencia en este análisis tanto a los tipos de desplazamientos como a los medios con que estos se realizan.

Los tipos de desplazamientos son generados por las actividades que se producen y la distribución de estas en el territorio. En conjunto veremos que, por las características que adopta este territorio metropolitano, existe una fuerte atracción diaria desde las áreas periféricas y desde los municipios vecinos hacia el área central de Resistencia, donde se nuclea la principal oferta urbana. Fuera de este centro, los principales ejes de conexión metropolitana han actuado como soporte de la extensión de la oferta comercial, en algunos casos, localizándose a lo largo de estos, comercios de alcance metropolitano de mayor superficie. Similar característica han tenido las rutas nacionales a su paso por el área urbana, localizándose en sus márgenes depósitos, centros de distribución, grandes talleres, etc. (Scornik et al., 2012).

Hoy existe una notable diferencia entre la sobrecarga del área central y la de estos ejes de conexión metropolitana y el vaciamiento diario, en horas laborables, desde y hacia los barrios periféricos.

Centralidades y dependencias

El AMGR, ejerce una fuerte centralidad administrativa, comercial y de prestación de servicios, concentra la mayor oferta de equipamientos y servicios así como los mejores índices habitacionales, educativos, de salud, etc. en una provincia que en general siempre ha presentado algunos de los índices de pobreza más elevados del país. Esta centralidad y estas mejores condiciones de vida, se reproducen y profundizan en la relación desigual que Resistencia ejerce sobre los otros municipios que integran el área metropolitana y en la que el área central fundacional de Resistencia tiene respecto de la ciudad en su conjunto (Barreto et al., 2014).

Si bien en relación con otras áreas metropolitanas, esta puede describirse como polinuclear, ya que se desarrolla a lo largo de un eje lineal sobre el cual surgieron centros con cierta autonomía (Fontana, Resistencia, Barranqueras y Puerto Vilelas), los que con el tiempo configuraron una mancha urbana común, Resistencia ejerce la centralidad y es el destino casi obligado por motivos laborales, administrativos, educativos, comerciales, recreativos.



Figuras 33-34. Colapso en Av. Nicolás Avellaneda, camino al puente Chaco-Corrientes. Fuente: Diario Norte, 6 de diciembre 2014.

Desde la noción de área metropolitana, el territorio funcional a considerar es más amplio e incluye a municipios distantes como: Margarita Belén, Colonia Benítez, Puerto Tirol (Valdés, 2009). Pero esta composición regional de centros, entre los que se verifica diariamente una movilidad importante, resulta débil en relación con la que el AMGR considerada en este trabajo, mantiene con la ciudad de Corrientes. Corrientes es una ciudad que alcanza los 356.314 habitantes (CENSO 2010) y que conforma un núcleo urbano fuertemente centralizado y condicionado por el límite natural del río Paraná, lo que deriva en un desarrollo en abanico desde su casco fundacional.

Desde el año 1973, cuando se inauguró el puente interprovincial Chaco-Corrientes General Manuel Belgrano, funcionalmente ambos centros capitalinos distantes poco más de 20 km entre sí, mantienen una relación diaria cada vez más estrecha, intensa y diversa. Según estadísticas oficiales elaboradas en septiembre de 2010, hasta 10.000 vehículos cruza el puente de manera diaria, alcanzado los 14.000 los fines de semana, con picos de hasta 16.000, a la vez que ejerce cada una de las ciudades su respectiva centralidad metropolitana. De este modo, desde una escala territorial mayor de análisis, nos encontramos frente a dos centros urbanos de notoria similitud a escala poblacional, que contrapesan su centralidad a escala territorial, sirviéndose e impactándose mutuamente de acuerdo con las características específicas que plantean sus estructuras urbanas diferentes. Ubicadas a ambos lados del río Paraná, a partir de orígenes diferentes y ligados a la historia de cada provincia, su desarrollo reciente está estrechamente asociado a la oportunidad compartida de ofrecer un punto de cruce y ser paso obligado de uno de los corredores bioceánicos del Mercosur.

La prensa escrita de una y otra provincia, refleja periódicamente los problemas vinculados a: la necesidad acuciante de construir un nuevo puente interprovincial frente al colapso del que existe, sobrecargado con las solicitudes cotidianas de movilidad laboral entre ambos centros urbanos y de tránsito pesado de *paso a través* del corredor bioceánico; el caos del tránsito y del estacionamiento en las áreas centrales de Resistencia y Corrientes; los alarmantes índices de accidentes de tránsito en ambas localidades; y como fenómeno relacionado con las dos últimas, el extraordinario crecimiento de la movilidad motociclista que se ve en el área central.



Figuras 35-36: Contrastes en días laborales entre las áreas periféricas (vacías) y el área central de Resistencia (con tránsito intenso). Fuente: Imágenes propias.

Las áreas residenciales presentan diferentes situaciones de acuerdo con la manera en que se combinan o articulan a las otras actividades y a las características urbanísticas que adoptan. Como se describió, las condiciones urbanas dentro del AMGR son diversas en relación con las condiciones de conectividad y accesibilidad.

Los principales problemas de movilidad y accesibilidad no solo radican en la existencia de una red viaria y peatonal incompleta, con tramos de discontinuidad y suburbanización, sino también en la existencia de significativas diferencias y desequilibrios entre las distintas áreas urbanas descritas, así como en la ampliación cada vez mayor de las distancias obligadas a recorrer diariamente.

El AMGR en los últimos años ha tenido un crecimiento expansivo importante promovido fundamentalmente por la urbanización de áreas residenciales nuevas, alejadas del centro urbano. Si observamos la localización de los conjuntos de vivienda financiados por el Estado estos han sido construidos en áreas cada vez más distantes (ver Figura 8). Esta expansión predominantemente residencial no ha sido acompañada de equipamientos esenciales y de otro tipo de actividades que produjeran alguna intensificación funcional, con lo cual diariamente es posible observar dos situaciones diametralmente opuestas: áreas periféricas casi vacías y un área central y ejes de conexión con esta colapsados.

Transporte público

El AMGR, cuenta en el presente con 12 líneas de transporte público o de colectivos urbanos (algunas con varios recorridos: a, b, c) y 2 servicios interurbanos con la ciudad de Corrientes. La mayor parte de las líneas tienen un recorrido que pasa por el área central de Resistencia. Su plaza central, actúa como una gran rotonda urbana que en todo su perímetro tiene paradas de las distintas líneas. De acuerdo con entrevistas realizadas en el año 2014 a estudiantes universitarios y secundarios que utilizan transporte público⁵, estos usuarios no reconocen en los recorridos que ofrecen estas líneas una racionalidad explícita: “todos te llevan al centro pero si querés ir a otro barrio seguro que ninguno te lleva” (estudiante universitaria, 18 años). A este problema se agrega la inexistencia de un boleto que permita hacer combinaciones y el precio excesivamente caro de un boleto único (en diciembre 2014, \$3,75). Sobre la frecuencia en general coinciden en que no es buena: “algunas líneas funcionan bien como la 12, otras son un desastre, pasan a cualquier hora y los coches son malísimos” (estudiante secundario, 15 años). Al costo y al mal servicio, se suma la dificultad añadida desde mediados de 2014, del uso de la *Tarjebus* una tarjeta que solo es posible recargar en pocos puntos habilitados para hacerlo. Los colectivos no aceptan ninguna otra forma de pago, con lo cual un usuario esporádico o un turista en general no pueden hacer uso de este medio. Solo recientemente se habilitó otra tarjeta válida para 2 viajes pero su costo asciende a \$10 (diciembre 2014) y al ser escasos los puntos de venta, las largas colas, desalientan a todo posible nuevo usuario.

La comunicación con la ciudad de Corrientes se complica aún más. Los dos servicios Chaco – Corrientes que existen se manejan uno con el sistema de Resistencia

5. Se hicieron entrevistas a estudiantes universitarios y secundarios usuarios del transporte público, a partir de una muestra no probabilística pero sí diversa en términos de género, condición económica y edad en el marco del PI SGCYT UNNE Coo4/12 Espacio Público en el Gran Resistencia. Proyecto y diseño urbano. Dirección. L. Alcalá.



Figura 37. Incremento de la movilidad privada en Resistencia. Fuente: Elaboración propia sobre la base de datos del municipio de la ciudad de Resistencia, 2014.



Figura 38. Imagen cotidiana de estacionamientos de motos en la ciudad de Resistencia. Fuente: Imagen propia, 2014.

y otro con el de Corrientes. Los estudiantes o trabajadores que cruzan diariamente de una ciudad a otra deben necesariamente disponer de los dos sistemas dado que para poder tomar un servicio urbano en Corrientes o en Resistencia requieren disponer de los sistemas de cada ciudad. Tampoco en el caso de los servicios Chaco-Corrientes existe la posibilidad de combinación con un pasaje urbano o de ida y vuelta. En el caso de Corrientes existe para los estudiantes una tarjeta *Yo voy* que brinda 60 pasajes gratis al mes. En Resistencia el boleto estudiantil es pago (en diciembre 2004 costaba \$2,80).

En el AMGR, con excepción de una única línea, las demás no están preparadas para el transporte de personas con dificultades motrices.

Existe otro medio de transporte público, un tren, que presta un servicio en días laborales desde Puerto Vilelas hasta Cacuí, comunicando linealmente toda el AMGR. Su costo es muy accesible y permite al pasajero subir con una bicicleta. Sin embargo, su uso nunca fue potenciado ya que no tiene resuelta la combinación de movimiento con las empresas de colectivos. A su vez, desde el punto de vista urbano supone un serio problema en el tránsito dado que se sirve de las vías del Ferrocarril Belgrano, que quedó inserta en el medio de la mancha urbana con problemas en los pasos a nivel: donde estos no existen, porque producen un corte importante en la continuidad peatonal y donde existen porque producen situaciones de riesgo.

Movilidad privada

En el contexto descrito, sin el acompañamiento de políticas sostenidas de transporte público, no es de extrañar el predominio y la masificación de la movilidad privada. De acuerdo con cifras proporcionadas por el municipio de Resistencia, al año 2013 estaban patentados 96.335 autos y 99.509 motos. Estas cifras si bien no pueden considerarse



Figura 39. Tapa suplemento Chaqueña. Fuente: Diario Norte. Diciembre 2013.

sin ciertos recaudos dado que en ellas no están discriminados los vehículos dados de baja, sirven para ilustrar las tendencias registradas en los últimos 10 años, ya que en el año 2002 solo había 36.036 autos y 14.909 motos patentados.

Es en las características que adopta la movilidad, donde se verifican las condiciones de inequidad y necesidad que ofrece un territorio disperso, que ha sido resultado de un crecimiento expansivo sin planificación, básicamente residencial y sin urbanización⁶.

El fenómeno social actual de las motos se explica solo en parte por las condiciones de cierta estabilidad económica de la última década que ha permitido el acceso masivo a su compra en cuotas muy bajas. Detrás de esta masividad existen las condiciones antes reseñadas de áreas residenciales suburbanizadas y subequipadas, donde la discontinuidad e intransitabilidad de la red de calles vuelve muy difícil la circulación vehicular y en las que las distancias de más de 7 kilómetros al área central de Resistencia (obligada a través de pocos ejes de tránsito rápido y pesado) vuelve casi inviable el uso de una bicicleta.

De acuerdo con entrevistas realizadas a motociclistas en el año 2014⁷, los motociclistas gastaban entre \$ 60 y \$ 80 semanales. Considerando el precio de transporte público para una familia de 4 integrantes con solo un movimiento de ida y vuelta, el costo asciende a \$30 por día. Razón por la cual, el uso de las motos no es una alternativa sino casi la única solución posible. Es habitual ver circulando motos con tres y hasta cuatro personas, entre ellas menores.

La moto también empezó a ser, en este caso sí, una alternativa para los sectores medios. Los motociclistas entrevistados que también disponen de automóvil, coincidieron en explicar que la moto les brinda mayor flexibilidad, rapidez y autonomía para hacer gestiones en el área central frente a la enorme dificultad y el costo de conseguir estacionamiento para coches en el centro⁸.

El incremento de la movilidad en moto no fue acompañado de una educación vial sostenida y específica para este tipo de desplazamientos. La circulación en moto no forma parte de un aprendizaje colectivo de nuevas reglas de tránsito formal, ni del desarrollo de estrategias de gestión de las infraestructuras disponibles. La

6. "Residencial" en relación con el incremento prácticamente irrelevante de la actividad industrial y productiva en el uso del suelo urbano respecto de la superficie destinada a la actividad residencial. "Sin urbanización" en relación con extensiones parcial y sectorizadamente provistas de infraestructuras, equipamientos y servicios.

7. Se hicieron 60 entrevistas a motociclistas de distintos perfiles socioeconómicos, de distintas edades y niveles formativos.

8. El municipio de Resistencia cobraba en diciembre de 2014 \$ 4,50 la hora medida de estacionamiento.

circulación en las calles sigue intentando ser regulada en función del movimiento automotriz y los parámetros o normas viales aplicadas son las diseñadas para este. Recién ahora, dentro de un paquete de medidas que se pretenden aplicar en el municipio de Resistencia, se debate en el concejo la obligatoriedad para obtener un carnet para conducir motos de un examen teórico-práctico expresamente orientado a este medio de conducción.

Hoy el área central aparece desbordada por los problemas y los accidentes de tránsito. Según el Subsecretario de Tránsito de Resistencia se producen entre 30 y 35 accidentes de tránsito por día y muere una persona cada 4 días (Diario La Voz del Chaco, ediciones del 25 y 26 de diciembre de 2014). Pero las medidas adoptadas por el Municipio al respecto, se circunscriben a multar a conductores que no llevan puesto el casco o que no tienen en regla los requisitos tales como el carnet de conducir, la tarjeta verde, el pago de la patente, el seguro obligatorio, etc.⁹. No existen controles tendientes a evitar circulaciones temerarias, cruces de semáforo en rojo, desconocimiento de las reglas de cesión de paso, prioridades, etc. Esta serie de prácticas no son exclusivas de los motociclistas. Por el contrario son observadas en automovilistas, choferes de transporte público, taxistas, etc. Esto nos permite afirmar que se trata de un fenómeno cultural mucho más complejo que la simple atribución del caos en el tránsito y de las preocupantes cifras de siniestralidad a la masificación del uso de las motos.

Por otra parte, el uso masivo de las motos merece ser pensado también y en sentido contrario, como positivo en relación con el uso del automóvil, teniendo en cuenta la menor superficie que ocupan en el espacio público y el menor consumo de combustible. Pero esa visión debe ser considerada inevitablemente en el marco de una planificación integral metropolitana (que incluya a los distintos modos de desplazamiento).

La gestión de la movilidad metropolitana

La movilidad metropolitana no fue aún objeto de planificación conjunta entre los cuatro municipios considerados, ni objeto de reflexión sistémica e integral. La gestión de la infraestructura disponible se realiza *por municipios* de acuerdo más con las urgencias que plantean las retenciones y siniestralidad cotidianas que con una visión sistémica. Las formas de gestión habituales, incluyen semáforos, lomos de burro en cruces críticos, etc.

Por su parte la gestión no acompaña algunos cambios o mejoras infraestructurales. Por ejemplo, la inclusión de bicisendas en algunos ejes no fue acompañada de la resolución de cruces seguros; la especialización de algunos nudos de acceso y salida a la ciudad no fueron acompañados de la inclusión de información necesaria y oportuna para los automovilistas, ni han incluido la resolución de los cruces peatonales y ciclistas.

En la gestión cotidiana del espacio público, las acciones habituales de mejora y mantenimiento del sistema de calles se realizan sin protocolos de planificación y comunicación de los desvíos. En igual sentido, frente a cortes producidos por accidentes o por acciones de protesta tampoco existen protocolos de actuación que permitan reorganizar eficientemente el tránsito, por el contrario, se improvisan acciones que en general se circunscriben al área de los hechos generando problemas de tránsito en otras calles que pudieran ser evitables.

El incremento del parque automotor operado en los últimos años, tampoco fue acompañado con políticas sostenidas de incremento del parque de estacionamientos ni con políticas conducentes a la pacificación del tránsito en las áreas centrales, ni de educación vial.

9. Si bien el uso de cascos es indispensable para evitar la pérdida de vidas, no evita lesiones que de acuerdo a lo expresado por el Director del hospital Perrando dejan graves secuelas a una población mayoritariamente joven de 18 a 35 años (Diario Norte, 11 de diciembre de 2011).

El incremento de la movilidad obligada, de los motivos y las distancias de viaje, tampoco fueron acompañados por una política de ampliación y mejora de la oferta de transporte público.

Desafíos para mejorar las condiciones de movilidad y accesibilidad en el Gran Resistencia

La mejora de las condiciones de movilidad y accesibilidad en esta área metropolitana requiere:

- » de intervenciones complementarias entre sí, las que no pasan exclusivamente por la inversión en nueva infraestructura o en la mejora y adecuación de la existente, sino también por la manera de gestionarlas, incluyendo en ello tanto acciones de regulación y control como acciones educativas;
- » de intervenciones a distinta escala, a fin de completar la red integral con vías de distinta jerarquía y rol urbano, capaces de asegurar las conexiones largas, de paso a través y al mismo tiempo, las próximas, de distribución y accesibilidad, teniendo en cuenta en todos los casos la inclusión de las distintas formas de movilidad, pero en función de prioridades definidas por el grado de vulnerabilidad y la sustentabilidad económica y ambiental que ellas representen.

Podríamos decir que los principales desafíos son de dos tipos: volver accesibles los distintos puntos de la ciudad y facilitar las conexiones entre ellos. En el primer caso, la accesibilidad real a cualquier propiedad y punto del territorio depende de: 1- su relación directa con una calle, (algo al parecer obvio pero de lo que no pueden disfrutar un número importante de hogares cuyas viviendas no tienen salida directa a la vía pública y que dependen de las condiciones de servidumbre de paso no siempre regladas sino impuestas por sus vecinos)¹⁰, 2- del modo en que esta calle forma parte de la red viaria de la ciudad, (es decir, de la *continuidad* que esta calle tiene en el resto de la red viaria urbana), 3- así como de los servicios de transporte público que sirven a la zona considerada.

10. Casos frecuentes en villas y asentamientos donde la ocupación del suelo no fue planificada y la relación entre el espacio público y el espacio privado no siempre es directa.

La accesibilidad exige dos dimensiones o escalas diferentes de respuestas físicas íntimamente ligadas entre sí. Por un lado, la existencia de una *red* donde las distintas vías configuren un sistema continuo y coherentemente articulado en todo el territorio. Esto es, la materialización de la comunicación entre cualquier punto singular de la ciudad y el resto del área metropolitana. Y por otro lado, la universalidad de dicha red, es decir que esta red ofrezca respuestas apropiadas a las distintas formas de movilidad. La mera continuidad de una vía que no suponga entre otras cosas la continuidad de las aceras peatonales o no presente similares cualidades de urbanización (por ejemplo garantía de circulación los días de lluvia) no supone un nivel de accesibilidad válida para un área residencial.

La red vial debe permitir y propiciar el uso complementario de distintas formas de movilidad fundamentalmente promover el uso del transporte público y de la bicicleta, no solo con fines recreativos sino para los desplazamientos cotidianos, así como fortalecer la posibilidad de desplazamiento peatonal (Herce, 2009). Esto no solo para avanzar hacia formas más sustentables, económicas y eficientes sino también para que la ciudad sea más amigable y para que el espacio público realmente contribuya a la interacción social (Gehl, 2014). La ciudad amigable es la que se ocupa del peatón pero sin segregarlo espacialmente de los demás usuarios de la calle, como ya lo advertía Jane Jacobs en 1961, las calles que ofrecen diversidad y actividad permanente son también las más seguras para el peatón.

Pero para poder incrementar la movilidad peatonal y ciclista y el uso del transporte público, es indispensable poner freno al crecimiento extensivo y al crecimiento de áreas residenciales monofuncionales. Las acciones urbanas y de planificación deben tender a dotar las distintas áreas urbanas de mayor diversidad e intensidad funcional (Bohigas, 2004).

Si bien el territorio no es uniforme topográfica ni funcionalmente, la red debe responder homogéneamente en términos de eficiencia y coherencia a los requerimientos de cada sector y estar ecuanímente adecuada tanto a las exigencias funcionales (residenciales, comerciales, industriales) cuanto a los distintos tipos de usuarios.

La accesibilidad homogénea en todo el territorio urbano no exige –aunque su presencia sí lo facilite– una trama regular de base, sino la existencia de una red viaria integral en la que mediante la continuidad y articulación entre vías de distintas jerarquías y capacidades sea posible la conexión entre los distintos tejidos. Frente a los crecimientos de áreas residenciales yuxtapuestas y diversas a los que nos refiriéramos, la red viaria debe ser capaz de ligar las distintas tramas (o barrios) entre sí, y entre estas y los principales ejes arteriales de la ciudad, para asegurar los recorridos de larga, media y corta distancia, y para complementar los recorridos de paso y los de distribución (Ascher, 2007).

En general, dado el tipo de *crecimiento urbano no planificado*, tanto como resultado de procesos de ocupación del suelo espontáneos como por la urbanización proyectada de sectores aislados específicos (por ejemplo, barrios de viviendas financiados por el Estado) estas extensiones penden de alguna arteria o eje viario de importancia que las liga al centro a través de una o unas pocas vías (tal es el caso por ejemplo de barrios de la ciudad de Resistencia como Santa Inés, España, San Cayetano, Yaponagat, etc. respecto de las avenidas Castelli / Alvear y de determinadas arterias como la avenida Alberdi que permiten su vinculación al centro). Esta estructura vial incompleta, que define además los principales itinerarios del transporte público (fácilmente observable en los recorridos de las líneas de transporte público del AMGR), refuerza desde el punto de vista urbano la dependencia hacia el área central y no solo supone una relación desigual entre un barrio y el centro hegemónico sino que condiciona toda forma de interrelación con otros barrios a su paso por aquel centro, debilitando fuertemente la cohesión entre aquellos. Una consecuencia añadida es que esta forma de interrelación termina deteriorando la calidad ambiental del centro, afectado por la saturación del tráfico.

En el caso específico de la ciudad de Resistencia, su trama original ofrece condiciones idóneas y homogéneas de comunicación y accesibilidad. La previsión de vías de mayor capacidad equidistantes en los dos sentidos de su extensión y de vías con anchos apropiados que sirven de manera uniforme a manzanas de dimensiones semejantes constituye un potencial de peso frente a ciudades más antiguas, no planificadas, que desarrollaron un crecimiento radio-concéntrico y con mallas diferentes en los distintos sectores.

Como se describiera, en la ciudad de Resistencia esta trama prevista o dibujada no ha sido sensible a las vocaciones naturales del territorio superponiéndose de modo casi indiscriminado a los reservorios y áreas de inundación. Tampoco ha seguido un proceso controlado y planificado de ocupación y urbanización progresiva del suelo quedando por ejemplo la existencia de vías secundarias y terciarias sujetas a actuaciones parciales confinadas a los paquetes de urbanización antes referidos. Ello da origen a una mancha desigualmente ocupada y densificada, cuyo funcionamiento general depende de unas pocas vías de mayor capacidad relativa que, por las discontinuidades en la misma red se encuentran sobrecargadas. Lamentablemente también, tanto como resultado de ocupaciones espontáneas como de urbanizaciones formales que no han respetado la trama primigenia, se ha comprometido en numerosos sectores la posibilidad de comunicación y accesibilidad homogénea antes referida.

Merece considerarse sin embargo que estas características podrían ser modificadas a partir de una política efectiva de apertura y completamiento paulatino y coherente de la red vial, fundamentalmente dirigidas a reforzar las comunicaciones fuera del área central tanto para descomprimir el centro como para revertir el déficit de comunicación entre los demás barrios y municipios del área metropolitana. Otras ciudades, con situaciones de partida de mayor complejidad (dada la presencia de otros factores como la dificultad orográfica y el tipo y la variedad de ocupaciones preexistentes), han podido superar situaciones semejantes. Tal es el caso de Barcelona, ciudad que ha modificado la situación de marginalidad de los barrios periféricos de montaña a partir de la implementación de un programa completo de construcción de vías especializadas y de operaciones de costura, desobstrucción de cuellos de botella, apertura y urbanización de calles, permitiendo garantizar accesibilidad y interrelación entre ellos (Alcalá, 2004; Martínez Palacios, 2014).

Pero no se trata solo de la necesidad de vías que conecten de manera general el territorio sino de la urbanidad de dichas vías, es decir, que dentro del ámbito urbano constituyan *calle*s (en el doble sentido del que hablara Rykwert¹¹), vías con los espacios, la calidad y las dimensiones apropiadas al uso de los distintos tipos de usuarios, es decir, que garanticen la accesibilidad universal. Cuando ello no ocurre, la accesibilidad se limita a determinadas áreas urbanas, a determinados sectores sociales y contribuye de manera directa a volverla selectiva para determinadas condiciones de uso. Esta selectividad constituye un límite al ejercicio pleno y universal del derecho a la movilidad y a la integración socio-espacial.

11. Rykwert hace referencia a la doble condición de toda calle: la de ser vía, canal de paso, camino, senda, y la de ser espacio público, lugar de encuentro, de socialización, etc. Ello fue retomado por Oriol Bohigas en su libro "Reconstrucción de Barcelona", 1989.

Bibliografía

- » ALCALÁ, Laura (2004). *Hacia la asimilación de las vías segregadas en el ámbito urbano. El caso de las Rondas de Dalt y del Litoral en Barcelona*. Tesis Doctoral. Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio. Universidad Politécnica de Catalunya.
- » ALCALÁ, Laura (2012). Avatares de la manzana. Entre la dispersión y la densificación. 9ª Bienal del Coloquio Internacional de Transformaciones Territoriales. Tucumán: Universidad Nacional de Tucumán.
- » ALCALÁ, Laura (2014). La necesidad de revisar los paradigmas de urbanización en los territorios del agua. El caso del Gran Resistencia- Chaco- Argentina. En KAROL, J; AÓN, L; MARTINI, I; PISTOLA, J; SALAS GIORGIO, R *Conducir las transformaciones urbanas. Un debate sobre direcciones, orientaciones, estrategias y políticas que modelan la ciudad futura*. La Plata: Universidad Nacional de La Plata, p.167-178.
- » ALCALÁ, Laura; FOULKES, M. D.; PEREZ, R.; SCORNIK, M.; BENNATO, A.; BRITO, C., SOROCHIN, J. y GONZALEZ, W. (2011). Condiciones de movilidad y accesibilidad en el AMGR. Análisis y propuestas para mejorar la integración socio-territorial. Congreso ARQUISUR. Resistencia, Chaco, 12 al 14 de octubre de 2011.
- » ASCHER, François (2007). Las dos formas de compartir la calle. En Borthagaray, Andres, dir. *Ganar la calle. Compartir sin dividir*. Instituto para la ciudad en movimiento. Buenos Aires: Infinito, 2009, p.18-21.
- » BARRETO, M.; ALCALÁ, L.; BENITEZ, A.; FERNÁNDEZ, M. E.; GIRÓ, M.; PELLI, M. B. y ROMAGNOLI, V. (2014). *La política de vivienda desde su implementación en el Gran Resistencia (2003-2007)*. Buenos Aires: Edición Diseño.
- » BOHIGAS, Oriol (1985). *Reconstrucción de Barcelona*. Barcelona: Edicions 62.
- » BOHIGAS, Oriol (2004). *Contra la incontinencia urbana. Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*. Barcelona: Electa.
- » BUSQUETS GRAU, Joan y PARCERISA, Josep (1983). Instruments de projectació de la Barcelona suburbana. *Annals d'arquitectura* nº 2 Universitat Politècnica de Catalunya ETSAB. España.
- » GEHL, Jan (2014). *Ciudades para la gente*. Buenos Aires: Infinito.
- » HERCE VALLEJO, Manuel (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad*. Barcelona: Reverté.
- » HERCE VALLEJO, Manuel y MAGRINYÀ, Francesc (2013). *El espacio de la movilidad urbana*. Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- » JACOBS, Jane (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades americanas*. Madrid: Península.
- » MARTÍNEZ PALACIOS, Emerson (2014). *El modelo del espacio público en Barcelona y diseño urbano. El espacio público asociado a la infraestructura de movilidad rápida y rodada*. Tesina de máster. Universidad de Barcelona.
- » SCORNIK, C.; PETROVIC, C.; GODOY, S.; BORGES, J.; SCORNIK, M.; PEREZ, M.; ROIBON, M. J. (2012). Consideraciones sobre el proceso de metropolización del Gran Corrientes-Gran Resistencia. *CUADERNO URBANO* nº 13. Noviembre 2012. Coedición NOBUKO / EUDENE p 175-191.

- » SECCHI, Bernardo (1989). Lo spessore della strada. *CASABELLA* n° 553-554.
- » SUDAR, Luciana (2004). La colonia Resistencia como modelo de fundación republicana. Procedimientos fundacionales y características urbanas. *CUADERNO URBANO* n° 4 Diciembre 2004. EUDENE p. 117-143.
- » THORSON JORGENSEN, Ole (2009). Civismo en la movilidad. URL: www.grijalvo.com/Thorson_Ole/Civismo_en_la_Movilidad.htm
- » VALDÉS, Paula (2009). La ordenación de los espacios metropolitanos. Consideraciones sobre el eje Gran Resistencia- Gran Corrientes. *CUADERNO URBANO* n° 8. Octubre 2009. Coedición NOBUKO / EUDENE p 181-203.

Laura Alcalá / lau_alcala@hotmail.com

Arquitecta. Doctora por la Universidad Politécnica de Catalunya en el Programa de Urbanismo. Investigador Adjunto del CONICET en el Instituto de Investigación y Desarrollo en Vivienda y docente de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, de la Universidad Nacional del Nordeste. Directora de Proyectos de investigación financiados por la UNNE y el CONICET sobre Espacio Público y Hábitat Social. Codirectora de la Maestría en Gestión y Desarrollo de la Vivienda Social, FAU, UNNE.

Marina Scornik / mscornik@hotmail.com

Arquitecta. Docente en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, de la UNNE. Investigadora en proyectos en RED y proyectos acreditados por la UNNE, con publicaciones sobre Espacio Público, Movilidad, Ciudad y Comercio, Ordenamiento Territorial de áreas vulnerables, entre otros. Integrante de proyectos de extensión en ciudades de las provincias de Corrientes y Chaco. Doctorando del Doctorado en Geografía de la Facultad de Humanidades, UNNE.