

# LOS PLANES ESTRATÉGICOS RELACIONADOS CON LA RED VIAL EN DIFERENTES ESCALAS TERRITORIALES, A PARTIR DEL NODO RESISTENCIA, CHACO, ARGENTINA

*Autora: Celmira Esther Rey*

## RESUMEN

En el presente trabajo se presenta una síntesis que refleja la aspiración gubernamental para organizarla estructura vial a partir de considerar el nodo Resistencia, Chaco, en diferentes escalas jurisdiccionales: nacional, provincial y municipal, vislumbrando la posibilidad de concretar políticas públicas que permitan adecuar convenientemente una movilidad accesible y segura en el nordeste argentino.

## LA PLANIFICACIÓN EN LA AGENDA GUBERNAMENTAL: HACIA UNA NUEVA CONFIGURACIÓN TERRITORIAL

La necesidad de la Planificación y el Ordenamiento del territorio como base del desarrollo socioeconómico, coloca la problemática territorial en la agenda gubernamental de todos los niveles del Estado argentino. Se entiende por *desarrollo territorial a los procesos que tienden a acrecentar la capacidad de un determinado territorio, transformándola en forma positiva para hacerlo disponible al uso social*. (Plan Estratégico Territorial. 2008: 36).

A partir del año 2004, el gobierno de la República Argentina perfiló un nuevo proyecto de país mediante el cual, se asume el rol protagónico del estado en la conducción del proceso de desarrollo, poniendo en marcha un modelo de crecimiento con inclusión social que confiere, entre otros aspectos, a la inversión en infraestructuras un papel esencial, con la firme voluntad de revertir la inequidad territorial heredada en devenir histórico.

El desarrollo de políticas de planificación pretende cambiar la mirada tradicional sobre las inversiones en infraestructura. De esta manera el Plan Estratégico Nacional (en adelante PET) diseñado a nivel nacional, sostiene que *“el despliegue de infraestructuras en el territorio se asienta en la voluntad política de promover el desarrollo de las regiones rezagadas y de las comunidades que en ellas habitan y ya no exclusivamente en los requerimientos de una economía volcada hacia el exterior”*. PET, 2008. Además de su indudable impacto, como motor de la actividad económica, los efectos positivos de la inversión en infraestructuras y equipamientos pueden resumirse en:

- Mejora de la accesibilidad y dotación de servicios de zonas marginadas de los principales centros de producción y consumo.
- Disminución de los niveles de pobreza, a partir de la provisión de infraestructura vial, de agua, cloacas, posibilidad de acceso a educación y cobertura de salud a la población residente en regiones con dificultades de comunicación.
- Simplificación de los intercambios de bienes intangibles entre distintas comunidades, promoviendo lazos de complementariedad y solidaridad.
- Promoción de la atracción de más y mejores inversiones productivas, lo cual supone una mejora de las ventajas comparativas de las regiones marginadas y disminuye los costos empresarios a partir de una mayor y más eficiente provisión en materia de energía, transporte y servicios.
- Fortalecimiento del proceso de integración regional, mediante la concreción de los acuerdos de inversión en infraestructura alcanzados en el marco del Unasur, que permitirán la efectiva cohesión económica, social y cultural suramericana.

## PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL. UNA VISIÓN EN RED. NÚCLEOS URBANOS E INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE. HACIA UN MODELO POLICÉNTRICO DE SISTEMA URBANOS

El gran peso que ejerce la capital chaqueña, como el resto de las ciudades capitales de los estados provinciales, es una de las características más sobresalientes del sistema urbano argentino. En torno a ella se concentran todos los servicios más importantes, políticos, administrativos, comerciales y se reúnen y articulan toda la red de transportes y de comunicación del país. Este carácter macrocefálico de la matriz urbana argentina perpetúa la desigualdad espacial y requiere de un replanteo a partir del análisis de las interrelaciones que se

establecen entre nodos (relación horizontal) y de estos con su entorno a diferentes escalas (relación vertical).

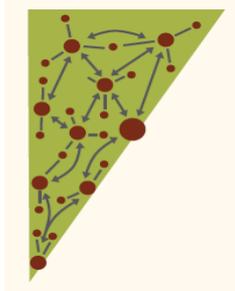
Dentro de los enunciados del Plan Estratégico Nacional (PET)<sup>1</sup>, un sistema urbano de carácter policéntrico (Figura 1) tiene como característica fundamental la distribución de una serie de atributos entre una cantidad significativa de centros urbanos. Entre esos atributos se encuentran la población, las dotaciones y equipamientos de infraestructura, la generación de riqueza, la conectividad y la accesibilidad, las capacidades productivas y de iniciativas locales, la atracción para la localización de las actividades económicas y de servicios y la difusión del patrimonio cultural.

Los territorios son, casi por definición, diferenciados, y los procesos territoriales son extremadamente selectivos. De allí que las perspectivas de una homogeneidad en la distribución de estos atributos sean sólo un patrón de referencia o una isotropía territorial utópica. Lo que se pretende es una aproximación hacia un modelo ideal, cuanto más próximo a él, mayor es a equidad espacial. Esto implica contribuir el desarrollo local con la articulación del potencial endógeno, pero también con políticas activas planteadas en otros niveles estatales, con vistas a fortalecer un sistema policéntrico de distribución de los centros urbanos.

Esta forma de configuración espacial requiere de acciones destinadas a:

- Promover la inversión en infraestructura necesaria para el desarrollo de actividades productivas generadoras de empleo local y regional.
- Diseñar nuevas plataformas e instrumentos de planificación y gestión, susceptibles de adecuarse a las necesidades de las distintas escalas urbanas.

**Figura 1: Esquema policéntrico de ciudades**



fuente: Ministerio de Planificación de la Nación. 2011

- Según se expresa en el PET, algunos de los lineamientos que fortalecen la tendencia hacia un sistema policéntrico urbano implican:
  - o Equilibrar la oferta de recursos sociales, institucionales y tecnológicos, que se han concentrado históricamente en las grandes ciudades y capitales provinciales.
  - o Propiciar el desarrollo de subcentros regionales que complementen a las ciudades principales en dotaciones de salud, educación, cultura y vivienda.
  - o Promover la inversión en infraestructura necesaria para el desarrollo de actividades productivas generadoras de empleo local y regional
  - o Diseñar nuevas plataformas e instrumentos de planificación y gestión, susceptibles de adecuarse a las necesidades de las distintas escalas urbanas.

La definición de la jerarquía urbana, se ha fundado básicamente en la búsqueda de centros de peso comercial y de prestación de servicios. La determinación de dicha jerarquía requiere de la utilización de numerosas variables en función de la complejidad de los centros urbanos. De esta manera a nivel país se definieron nodos jerárquicos a nivel internacional, nacional, regional macro y micro, en una escala de categoría que va de la 1 a 7, donde el Chaco figura en el nodo micro regional C – categoría 7.

## **PET E INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE**

En los documentos del PET, se describe en forma clara la relación trama vial, transporte y territorio en la Argentina, cuando dice: en general, la densidad en las redes de transporte del territorio y su nivel tecnológico, son una expresión del desarrollo económico, por lo tanto, las posibilidades de crecimiento de un territorio tienen relación directa con este componente. Se

<sup>1</sup> Libro 3. *Argentina Urbana. Lineamientos Estratégicos para una Política Nacional de Urbanización*. Página 36.

trata de un sistema compuesto por un soporte físico –las redes de infraestructura propiamente dichas– y otro de carácter intangible –su marco regulatorio– que en conjunto sostienen el flujo de personas, bienes y servicios del territorio. Su desempeño determina las posibilidades de todo tipo de intercambios entre ciudades y regiones; induce los patrones de asentamiento de la población, directamente asociados con sus posibilidades de acceso a los equipamientos y servicios, y aporta competitividad a las economías regionales, en la medida en que posibilita su inclusión en los mercados nacionales e internacionales, jugando un papel clave a la hora de la localización de inversiones productivas.

Bajo esta óptica, el análisis de la oferta de los distintos modos de transporte se realiza en estrecha relación con el comportamiento de la demanda: tanto la presión a la que está sometido el sistema en ciertas regiones, como la penalización que su déficit representan para las regiones rezagadas del territorio nacional. A los efectos descriptivos, se diferencian el contexto nacional y el regional, a pesar de asumir que ambos retroalimentan un sistema único.

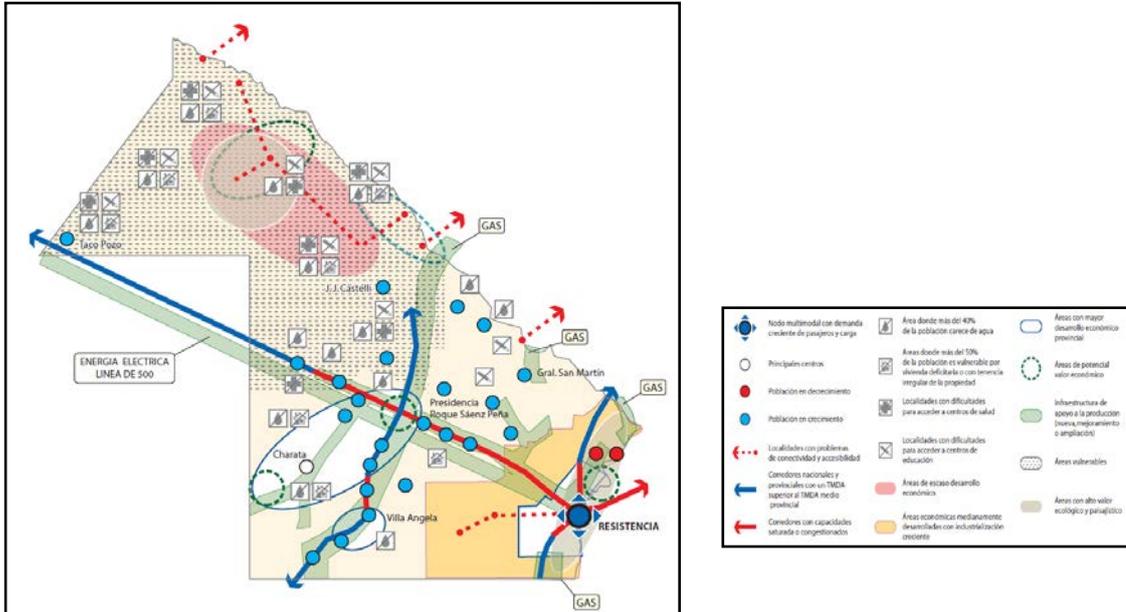
El sistema vial está compuesto por una red que alcanza alrededor de los 500.000 Km, de los cuales 400.000 Km son caminos municipales, 195.695 Km provinciales y 38.800 Km nacionales. Alrededor de 70.000 Km de estos caminos –fundamentalmente rutas nacionales–, están pavimentados, siendo la edad promedio de gran parte de ellos de 25 a 30 años. Un porcentaje importante de esta red vial presenta condiciones de intransitabilidad permanente o temporaria, lo que acarrea un efecto perjudicial sobre las economías locales, mientras ciertos tramos presentan problemas de capacidad, fundamentalmente los accesos urbanos y a puertos, entre los que se destacan por su impacto a nivel nacional, los de las ciudades de Rosario y Buenos Aires. En cuanto a la distribución territorial de la red pavimentada, esta es reflejo del patrón histórico de organización del territorio nacional: su mayor grado de desarrollo se concentra en la región pampeana, perdiendo densidad en sentido norte y sur. *“El sistema vial predomina como el principal soporte físico del movimiento de cargas y pasajeros en el territorio nacional. En el año 2004, el stock de vehículos a nivel nacional y que puede suponerse se movilizó por las carreteras nacionales, provinciales y los caminos rurales y urbanos, fue de 6.609.525 vehículos. Esta cifra total se distribuye en un 75% de automóviles y 18% de vehículos livianos que se desplazan en torno de los núcleos urbanos y sus áreas metropolitanas y un 7% de vehículos de carga, de los cuales un 95% realizan viajes interprovinciales y un 5% atraviesan las fronteras con los países vecinos”* (PET; 2008:51).

## **PLAN ESTRATÉGICO PROVINCIAL. LA PLANIFICACIÓN EN EL ÁMBITO PROVINCIAL**

Dentro del esquema provincial, la Planificación Territorial está bajo la órbita de la Subsecretaría de Desarrollo Local y Regional del Ministerio de Planificación y Ambiente de la Provincia del Chaco, en el marco del Plan Quinquenal 2011-2015, lanzado por el gobierno, conjuntamente con la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública de la Nación perteneciente al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios Programa de Fortalecimiento Institucional. El objetivo del PET Provincial, en estado incipiente de implementación, es *“realizar estrategias que permitan incidir en los procesos de desarrollo territorial de la provincia y sus municipios a partir de un enfoque integral, sostenible y equitativo. Y además, recuperar la capacidad de decisión local en los procesos de desarrollo fortaleciendo el rol de las entidades públicas y privadas”* (PET, Chaco, 2012).

El PET Nacional 2008, utilizó como insumo para elaboración del Modelo Actual de organización del territorio, los aportes de los equipos de trabajo reunidos para tal fin, en cada una de las provincias de la Argentina, permitiendo de este modo, identificar restricciones y potencialidades de cada parte componente del territorio nacional. De esta manera, dentro del marco del PET Nacional, avance 2008, el modelo actual de la provincia del Chaco queda explicitado en la siguiente cartografía del Plan Estratégico Territorial Provincial deseado, 2008 (Figura 2).

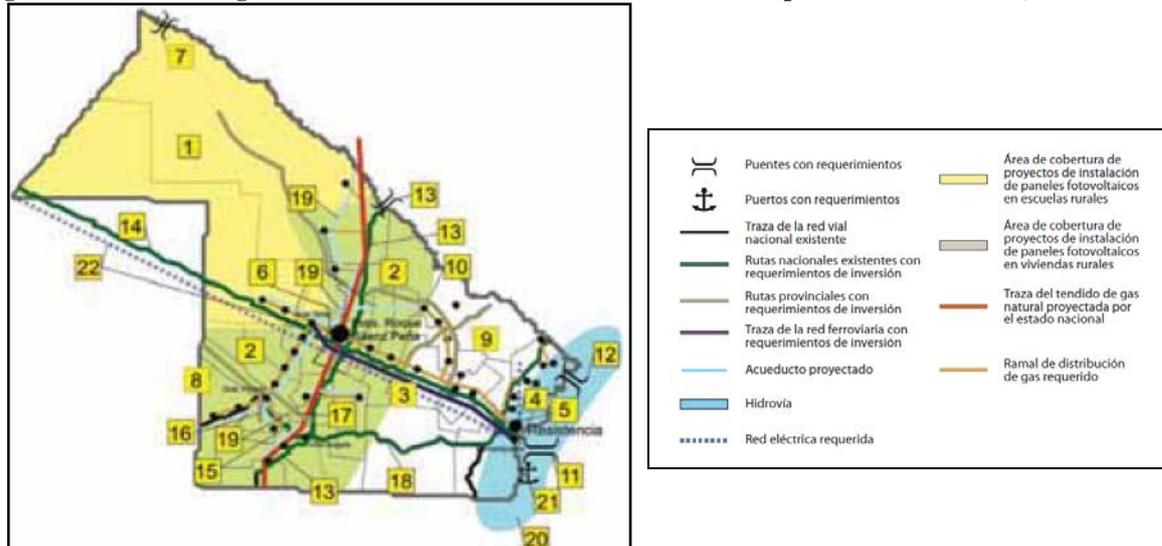
**Figura 2: Plan Estratégico Territorial Provincial deseado, 2008**



Fuente: PET 2008: 142

Con el objeto de construir una provincia equilibrada, con una organización que favorezca el desarrollo económico, con equidad social y sustentable, tanto a nivel provincial, como regional, nacional e internacional, el Gobierno de la Provincia del Chaco durante la gestión 2011, pone en acción la elaboración del Plan Estratégico Territorial Provincial, validando las regiones constituidas en la provincia, en miras de lograr la ordenación provincial deseada, y se especifican las obras de infraestructuras priorizadas por dicha jurisdicción, tal como aparece en la Figura 3.

**Figura 3: Plan Estratégico Territorial de Provincial del Chaco: Obras prioritarias deseadas, 2008**

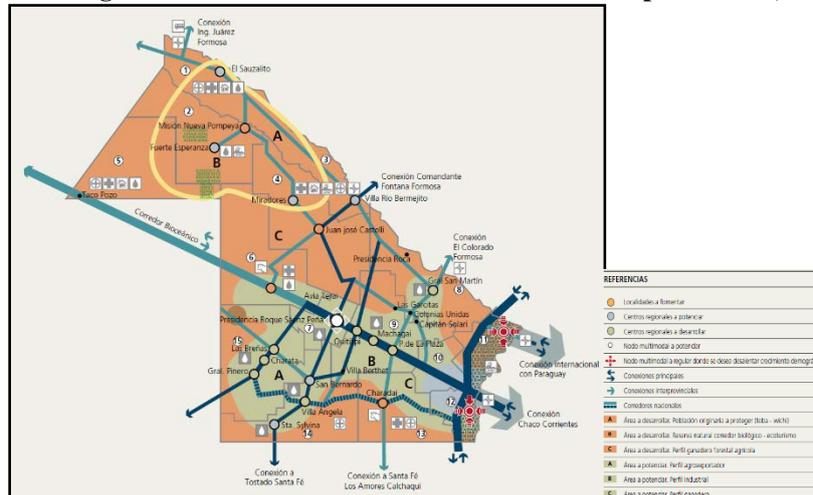


Fuente: PET 2008:146

En cuanto al *modelo deseado*, y en virtud de potenciar la producción provincial que garantice calidad de vida y progreso para la población, es prioritario establecer fuertes lazos entre el gobierno Provincial y Municipal.

La formulación de este plan (Figura 4), se basará primordialmente en los antecedentes con que cuenta la provincia en materia de planificación. En consecuencia, se estructurará en torno a cuatro componentes: la actualización del diagnóstico y modelo territorial deseado; la validación del modelo territorial en instancia municipal con la participación de sectores de la sociedad civil; la definición del plan de inversiones; y la producción del documento del PET - Chaco ambiental.

**Figura 4: Plan Estratégico Territorial de Provincial del Chaco: Áreas prioritarias, 2011**



Fuente: PET 2011. Territorio e Infraestructura: 88

Dentro del Plan proyectado, el gobierno provincial presentó el programa Planificación Territorial para el Desarrollo y Ordenamiento de las Localidades de la Provincia del Chaco 2012 – 2015. En esa oportunidad, 38 municipios suscribieron con el Ministerio de Desarrollo Urbano del Chaco, un acta acuerdo que permitirá garantizar una estrategia de ordenamiento en la provincia. En la ocasión, además, se firmó un convenio entre Ministerio de Desarrollo Urbano y Territorial, SAMEEP (Servicio de Agua y mantenimiento Empresa del Estado Provincial) y el IPDUV (Instituto Provincial de Desarrollo Urbano y Viviendas) para la creación del Programa Territorio Urbanos (PTU). Dicho programa tiene como objetivo asesorar a los municipios en cuanto la planificación urbana. Tras la rúbrica del acta acuerdo, los funcionarios provinciales bregaron por un crecimiento armónico que permita la igualdad social, así como un amplio desarrollo económico. Así mismo, acentuaron la necesidad de optimizar la infraestructura existente y buscar las mejores alternativas de expansión urbana para la realidad de cada municipio. El representante del ejecutivo provincial, dejó en claro que se trabajará en el ordenamiento territorial con cada uno de los municipios sin vulnerar sus autonomías, indicando que existen demandas sociales ineludibles del Estado, quien debe garantizar la infraestructura social básica: aperturas de calles, veredas y desagües pluviales, sistema de cloacas, agua potable red eléctrica, etc. El gobierno del Chaco asume el compromiso para que todos los representantes del pueblo logren el ordenamiento urbano y territorial, en el marco de la territorialización de las políticas públicas establecidas en el Plan Quinquenal propuesto por la nación que incluye una serie de lineamientos, tal como se puede observar en la Figura 5: Plan Territorial Provincial: Red vial de la Provincia del Chaco.

**Figura 5: Red vial de la Provincia del Chaco**



Fuente: Dirección de Vialidad de la Provincia del Chaco.

Siguiendo los lineamientos del Plan Estratégico Territorial (PET) desarrollado por la Nación, conjuntamente con las provincias, el gobierno del Chaco, puso en funcionamiento una política orientada a minimizar el costo de los servicios públicos, activar la instalación de infraestructura expansiva para el desarrollo y concretar eficazmente la prestación de servicios públicos municipales.

### **LA PLANIFICACIÓN EN EL ÁMBITO MUNICIPAL DE LA CIUDAD CAPITAL PROVINCIAL**

El municipio local montado en una fuerte propaganda política partidaria, anunció durante los últimos años la regularización territorial mediante la denominada Planificación Estratégica bajo el lema Resistencia 2020. Se trata de iniciativas relacionadas con intenciones de definir la estructura vial de la ciudad de Resistencia en el marco AMGR, y su articulación provincial, regional y nacional. El *Programa Resistencia Crece*, formó parte del discurso denominado *Plan de Desarrollo Estratégico Resistencia 2020*, donde se anunciaba obras de infraestructura necesarias y la armonización del desarrollo urbano de la ciudad y de toda el Área Metropolitana, signada por décadas de crecimiento explosivo.

La ciudad y su conjunto metropolitano, fue durante muchos años foco de atracción de habitantes proveniente de diferentes puntos de la provincia. Las sucesivas crisis socioeconómicas sufrida durante las décadas pasadas, generó expulsión de población de las áreas rurales hacia los centros urbanos, y en particular, hacia la capital provincial en busca de mejores condiciones de vida. Bajo este contexto tiene lugar la evolución urbana del *Área Metropolitana del Gran Resistencia* AMGR, cuya característica radica en una concentración exacerbada en términos de ocupación y expansión territorial urbana. Concepto gravitante en el Chaco, ya que en términos de distribución poblacional comprende un 88 por ciento de población urbana mientras que el 12% corresponde a la rural. En tanto, la Capital, concentraba en 2010, el 28 % de la población de la Provincia, porcentaje que se eleva al 36% si se considera toda del AMGR. “*Esta alta concentración humana, trae aparejada - entre otras cuestiones -, una mayor demanda de: edificaciones, servicios, infraestructura y, la proliferación de vehículos, que desencadenan a su vez, otros problemas, especialmente, cuando el espacio a ocupar, no está preparado para*

*albergar a un número significativo de personas. Tal estado de situación, lleva a una pérdida progresiva de las cualidades del ambiente, que entra en desequilibrio - y hasta puede colapsar, cuando su capacidad de soporte se ve saturada. Situación que se puede dar, tanto en su estructura urbana en general, como en la movilidad cotidiana, en particular” (Rey, C. 2013).*

Las líneas de intensión sobre ordenamiento territorial aspiradas por el gobierno local, fueron diseñadas en base a las pautas de crecimiento y a los estudios realizados por la propia Municipalidad, con la colaboración de algunos sectores de la sociedad.

### **PLAN DIRECTOR MUNICIPAL**

Con los ejes y recomendaciones estimadas en la temática de Infraestructura y los servicios, la municipalidad elaboró el plan director que tiene entre sus objetivos nuevas conexiones metropolitanas:

- Pavimentación de la Avda. 25 de Mayo prolongación;
- Nueva avenida entre Barranqueras y Resistencia, al norte de la Avda. 9 de Julio;
- Nueva conexión de Resistencia con la Ruta N. Avellaneda y, ampliación de la Avda. San Martín, en Barranqueras, desde Laprida hasta la Ruta N. Avellaneda.

### **ACUERDOS ENTRE PROVINCIA Y MUNICIPIOS**

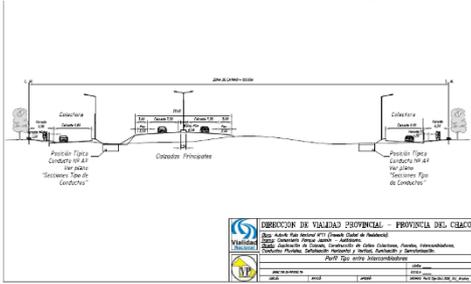
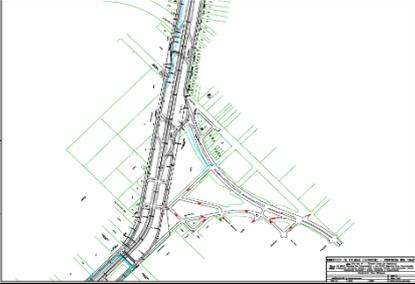
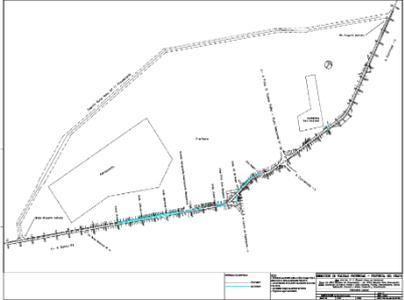
Los acuerdos tienen por objetivo establecer lazos de colaboración que permitan implementar procesos de planificación territorial en el espacio metropolitano, avanzando en la aplicación de lo establecido en la legislación vigente. En este sentido, se expone el compromiso de conformar e institucionalizar equipos técnicos abocados a la planificación metropolitana y coordinar las tareas de acuerdo a los plazos y metodologías acordadas entre los actores involucrados en cada etapa y las acciones comprendidas en ellas. Así mismo, los municipios se comprometen a institucionalizar su participación en el equipo de planificación metropolitana, asignar recursos humanos técnicos, aportar y articular la información existente de acuerdo a los requisitos técnicos acordados con el Ministerio.

Los planes con los municipios definirán límites de áreas urbanas y peri-urbanas, la forma de subdivisión de la tierra y estado de la información catastral, la red urbana y su articulación a la red vial provincial, regional y nacional, la consolidación de áreas urbanas según infraestructuras básicas, la identificación de las zonas y usos urbanos, así como de áreas de expansión de reserva y de equipamientos especiales, los planes directores de infraestructura básica, la localización de viviendas y equipamientos de educación, salud, cultura, recreación, seguridad entre otras, y la cartera de proyectos y obras prioritarias como la infraestructura vial.

### **PROYECTOS VIGENTES DE PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD COTIDIANA EN DISTINTAS ESCALAS TERRITORIALES**

Entre los proyectos vigentes de planificación de la movilidad territorial, se perfila la realización de una de las obras más relevantes que elevará el nivel jerárquico del nodo Resistencia, convirtiéndolo como uno de los más importante en el Nordeste argentino y en su enlace con el Norte Grande, cuyo objetivo principal es mejorar las condiciones de circulación a nivel local pretendiendo reducir los índices de siniestralidad y fatalidad existentes en la actualidad. La construcción de la autovía sobre la Ruta 11, cuya traza abarca aproximadamente 10 km de longitud, se emplazará entre el cementerio Parque Jazmín y el autódromo Yaco Guarniere. La misma está prevista realizarse en un plazo de 36 meses, a partir del año 2013, con su presupuesto oficial de \$758.500.000. La obra se ejecutará a través de la Dirección de Vialidad Provincial (DVP), por convenio con la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) y, la contratación de empresas constructoras viales privadas, tal como se expone en la gacetilla publicada por el Gobierno de la Provincia del Chaco (Cuadro N°1 Presentación obra autovía Ruta Nacional N° 11).

**Cuadro N°1: Presentación obra autovía Ruta Nacional N° 11**

Proyecto	Diseño Ruta Nacional N°11 (travesía urbana) Figura 6
 <p style="text-align: center;">"Donde Crece se Sigue Mejor" 30 Años de Recuperación para el Desarrollo Año 2008</p> <p style="text-align: center;"><b>GACETILLA</b> OBRA: AUTOVÍA RUTA NACIONAL N° 11 (Travesía Ciudad de Resistencia)</p> <p><b>TRAMO:</b> Cementerio Parque Jazmín - Autódromo <b>OBJETO:</b> DUPLICACIÓN DE CALZADA, CONSTRUCCIÓN DE CALLES COLECTORAS, PUENTES, INTERCAMBIADORES, CONDUCTOS PLUVIALES, SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL, ILUMINACIÓN Y SEMAFORIZACIÓN.</p> <p>Mancunadamente, la NACIÓN con la PROVINCIA, llevan adelante este emprendimiento largamente reclamado por todos los que transitan por la RUTA NACIONAL N° 11 y por la comunidad toda, sumando un eslabón más a la infraestructura básica de una amplia región no solo nacional sino del Mercosur, cuyo epicentro se materializa en la intersección de la hidrovía Paraná – Paraguay y el corredor bioceánico norte, punto al cual se orienta la autovía a construir, contribuyendo a ordenar el tránsito, aumentar las condiciones seguridad y embellecer la Travesía Urbana de la Ciudad de Resistencia, teniendo en cuenta que el Tránsito Medio Diario Anual en este sector de la Ruta Nacional N° 11 es superior a los 22000 vehículos por día.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Autovía: Perfil transversal(Figura 6.1)</b></p> 
<p><b>EN LINEAS GENERALES EL PROYECTO CONTEMPLA LA EJECUCIÓN DE:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. DOS CALZADAS DE HORMIGÓN DE 7,30 M DE ANCHO, CON BANQUINAS PAVIMENTADAS SEPARADAS CON UN CANTERO CENTRAL DE 1,30 M.-</li> <li>2. DOS CALZADAS DE HORMIGÓN DE 9,00 M DE ANCHO PARA COLECTORAS A AMBOS LADOS DE LA CALZADA PRINCIPAL CON UN SOLO SENTIDO DE CIRCULACIÓN EN CADA LADO.</li> <li>3. SEMAFORIZACIÓN A DOS TIEMPOS DE LAS INTERSECCIONES CON LAS AVENIDAS Y VINCULACIONES CON COLECTORAS. "ONDA VERDE" EN CALZADAS PRINCIPALES A 60 KM/H. CONTROL CENTRALIZADO.</li> <li>4. ILUMINACIÓN DEL TOTAL DE LA OBRA PARA CALZADAS PRINCIPALES Y COLECTORAS.-</li> <li>5. REMODELACIÓN TOTAL DEL ACCESO A LA CIUDAD DE RESISTENCIA POR AVENIDA 25 DE MAYO HASTA CALLE 12.-</li> <li>6. ADECUACIÓN HIDRAULICA MEDIANTE LA EJECUCIÓN DE CONDUCTOS DE HORMIGÓN ARMADO QUE REEMPLAZARÁN EL CANAL A CIELO ABIERTO EXISTENTE.-</li> <li>7. CONSTRUCCIÓN DE PUENTES DE HORMIGÓN EN EL CRUCE DE LAS VÍAS DEL FERROCARRIL GENERAL BELGRANO Y EN EL RÍO NEGRO.-</li> <li>8. SEÑALIZACIÓN VERTICAL QUE PERMITIRÁ LA CIRCULACIÓN FLUIDA EN LAS INTERSECCIONES Y/O DESVIOS PARA INGRESO O EGRESO DE LA AUTOVÍA.-</li> <li>9. SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL CON IDENTIFICACIÓN DE TROCHAS Y CRUCES PEATONALES PERMITIDOS.</li> </ol> <p><b>PLAZO DE OBRA:</b> TREINTA Y SEIS (36) meses corridos <b>PRESUPUESTO OFICIAL:</b> \$ 758.050.000,00</p>	<p style="text-align: center;"><b>Autovía: Perfil en planta(Figura 6.2)</b></p> 
	<p style="text-align: center;"><b>Autopista. Segunda etapa de la autovía Perfil en planta(Figura 6.3)</b></p> 

Esta obra plantea una avenida con dos calzadas, separadas por bulevares, acompañada de calzadas colectoras a ambos lados, tal como queda visualizado en los perfiles del corte transversal (de la Figura 6.1) y en planta (Figura N°6.2).

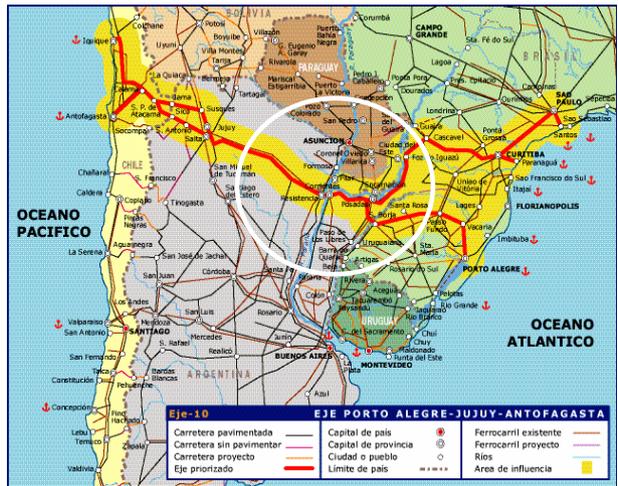
Se trata de una obra extraordinaria, de alta complejidad, cuya primera etapa estará compuesta por la ejecución de diversos diseños viales con tramos de avenidas con boulevard, con calles laterales que funcionarían como colectoras del tránsito local, sumada a obras hidráulicas, puentes, remodelación de los accesos, etc. En tanto, para una segunda etapa de obra, se prevé la construcción una autopista, cuya ubicación está planificada como punto de inicio a partir de la Ruta Nacional N° 11, antes de llegar a la ciudad (Cerca del Parque Jazmín), que desviará hacia el Oeste, el paso vehicular pesado o de carga o con otro destino, por fuera de la ciudad, pasando detrás del aeropuerto Internacional General San Martín, en el linde entre los municipios de Fontana y Puerto Tirol, para retomar a la altura del circuito de carreras Yaco Guarnieri, y culminar a esa altura, nuevamente sobre la Ruta Nacional N° 11 (Figura 6.3.).

## **LA ORGANIZACIÓN DE LA MOVILIDAD Y ESTADO DE AVANCE EN LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL. DISTINTAS ESCALAS DE ANÁLISIS INTERSECTORIALES Y ESPACIALES.**

En términos geográficos cuando se alude al concepto de configuración es para referirlo al diseño que adquiere sobre la superficie terrestre, un fenómeno o hecho geográfico en un lugar y en un tiempo dado. Un acontecimiento espacial determinado, es producto de una multiplicidad de factores que interactúan entre sí y modelan de un modo particular los sitios de nuestro extraordinario Planeta. En este sentido, el territorio adquiere su real complejidad no solo por la cantidad de variables que operan en él, sino, fundamentalmente, por la diversidad de correlaciones que se establecen, lo definen e interdefinen. Ahora bien, si a la configuración territorial, inmersa en su complejidad, se la relaciona con los procesos activos y dinámicos de los componentes estructurantes que le dan vida, se está ante la presencia de un diseño específico en el territorio, precisamente, se hace referencia a los elementos vinculados a la movilidad territorial: intersecciones y tramos, tales como caminos, redes ferroviarias, puertos y aeropuertos, que atienden centros dinámicos concentrados espacialmente. En la obra dirigida por el Dr. Jean - Paul Rodrigue, (2009), más precisamente en el capítulo referido a organización espacial del transporte, alude a la organización espacial local a partir de la presencia del transporte. Rodrigue claramente expresa, *“aunque el transporte es un elemento importante en la organización espacial rural, es en el nivel urbano donde tiene el impacto espacial local más importante, por lo tanto, urbanización y transporte son conceptos interrelacionados, ya que cada ciudad depende de una necesidad de la movilidad de pasajeros”*. Como aparece en la Figura 7, la organización territorial en sus diversas escalas (local, regional, nacional e internacional), se configura a partir de la organización de nodos. *“Los flujos son manejados por vías de acceso y centros, que permiten una importante concentración de parte de los flujos de las personas, mercaderías e información”* (Rodrigue, 2009).

*“Los Ejes de Integración y desarrollo (Figura7) son franjas multinacionales de territorio donde se concentran espacios naturales, asentamientos humanos, zonas productivas y flujos de comercio actuales, sobre las que las inversiones en infraestructura ayudarán a crear nuevas oportunidades de desarrollo sostenible para sus habitantes”* (Bonfanti, 2010). Por su posición, en el epicentro de la Provincia del Chaco y en la región del nordeste argentino, la ciudad de Resistencia, se halla en una situación geográfica estratégica, destinada a ser el centro geopolítico de todo el norte del país y a constituirse en el centro logístico del Corredor Bioceánico, por ubicarse a la vera de este importante corredor que une los océanos Pacífico y Atlántico: con Chile y Brasil a través de su enlace con la Ruta Nacional N° 16, y con Paraguay, a través de la Ruta Nacional N° 11. Si a ello se suma el hecho de contar, a poca distancia – a 5 km de la Plaza 25 de Mayo- , con el puerto de Barranqueras, es admisible pensar en la excelente oportunidad que permite la comunicación fluvial a través de sistema de la Hidrovía Paraná – Paraguay, vinculando Resistencia junto con el Área Metropolitana del Gran Resistencia ,y a Corrientes (a través del Puente General Belgrano), con Paraguay y Uruguay. No resulta menor la presencia de las vías del ferrocarril Ex Belgrano cargas, como motor socio productivo de onda repercusión en la historia del poblamiento de la provincia del Chaco. Y por último, no se puede dejar de nombrar la presencia del Aeropuerto Internacional José de San Martín, ubicado al Oeste de la ciudad capital chaqueña, que brinda la posibilidad de estar conectados a nivel nacional con vuelos diarios de cabotaje y con la potencialidad de dar cabida a servicios internacionales dada su capacidad estructural para el cual fue diseñado. No caben dudas de que la ciudad de Resistencia, goza de una situación nodal óptima respecto de la posición relativa con las provincias que la rodean y de los países limítrofes con quienes limita, a luz de los procesos de integración internacional vigentes (Mercosur, Unasur, etc.) Atento a ello, están dadas las condiciones para que Resistencia sea el faro que irradie y atraiga el virtuosismo de las vanguardias científicas – tecnológicas, políticas, económicas y culturales para el profundo desarrollo local que necesita esta región Argentina desde el norte del país a toda Latinoamérica y al mundo.

**Figura 7: Ejes de integración y desarrollo**

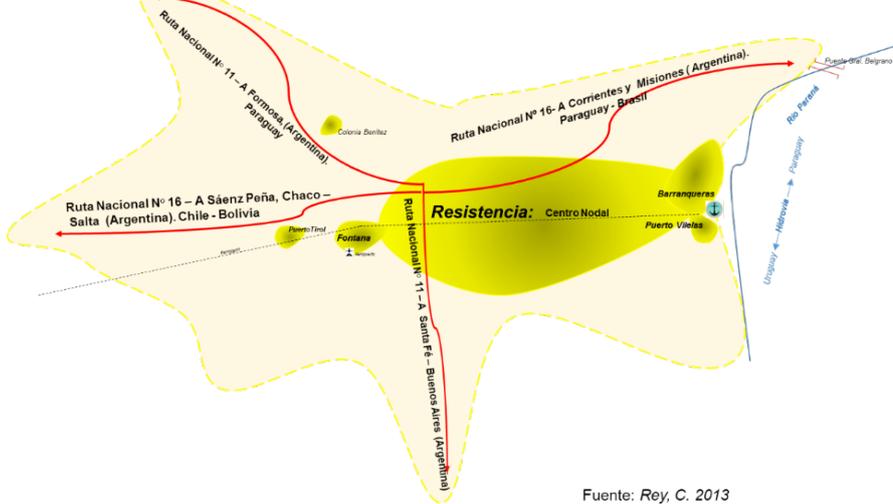


Fuente: Bonfanti, 2010

Lo escrito hasta aquí, invita reflexionar sobre la idea de nodo. Respecto de este concepto, se advierte la variedad de aplicaciones y escalas de análisis espaciales que abarca, pudiendo ser desde un cruce o intersección de dos vías de comunicación (calle con avenida) en un microanálisis urbano, hasta la expresión macro cuando se analiza la situación geográfica de una ciudad y su área de influencia a nivel interprovincial, nacional e internacional. Esto último, se aplica a toda la ciudad, cuando esta ejerce una influencia nodal dentro de un sistema de ciudades, cuya importancia no sólo se focaliza en lo demográfico, sino también por el tipo, calidad y cantidad de servicios que ofrece al hinterland o área de influencia, en este caso aplicado al sistema de transporte (Figura 8).

**Figura 8: Posición estratégica de la ciudad de Resistencia**

**Resistencia: Nodo de articulación territorial, interprovincial, nacional e internacional de la movilidad y el transporte**



Fuente: Rey, C. 2013

Resistencia, está ubicada al sudeste de la provincia del Chaco y en el nordeste del departamento San Fernando, del cual es su cabecera. En la región NEA se destaca como un nudo de comunicaciones, y es considerado polo regional de mayor relevancia con trascendencia continental, como un punto estratégico de interconexión de los países integrantes del Mercosur en los cuales se encuentra el Zicosur, del Corredor Bioceánico y la Hidrovía Paraná-Paraguay.

Cuando se hace referencia al lugar que ocupa la ciudad de Resistencia, es observable el poder nodal que ejerce en la región como consecuencia de su posición geográfica dentro del Nordeste Argentino (NEA). Posicionándose, no sólo como centro demográfico y económico relevante a nivel provincial sino también regional. Su localización facilita, a través del puente General Belgrano, el enlace con la ciudad de Corrientes. El AMGR junto con el Gran Corrientes (según INDEC, 2010 de 385.726 y 358.000 habitantes respectivamente), conforman uno de los núcleos estructurantes del territorio nacional y se encuentran dentro de uno de los corredores importantes del país (PET, 2008), y ambos centros urbanos fueron categorizados como Nodos Regionales de tercer nivel de jerarquía en el Sistema Urbano Nacional por el Programa Argentina Urbana del PET (PET, 2011), por lo tanto, ambas capitales provinciales, se convierten en un importante centro metropolitano de esta parte del país. Esta diversidad de particularidades, derivaba de su condición de núcleo de convergencia circulatoria, articulada por las rutas con orientación norte- sur, este - oeste y en que atraviesan diferentes niveles jerárquicos de la organización administrativa jurídica política (municipio, departamento, provincia, país y país limítrofe). De este modo, funcionando en el nivel macro, se presenta la traza de dos (2) rutas nacionales, la Ruta N° 16 y la Ruta N° 11. En el caso particular de la Ruta Nacional N° 11, su existencia cobra una importancia superlativa, no sólo porque enlaza intersecciones de la ciudad de Resistencia, sino que además es la única arteria, con sentido norte sur que une a la región del NEA con los centros de mayor dinamismo económico social del país, con Buenos Aires y Santa Fe.

Dentro del marco histórico nacional el Chaco, con apenas un poco más de 62 años de vida institucional, es una de las provincias recientemente integrada a la conformación territorial de la República Argentina, gracias, precisamente a la existencia de rutas que constituyen un significativo elemento de integración territorial con conexión nivel nacional, regional, con profunda repercusión a nivel local, tales como las rutas nacionales 11, 16, 89 y 95 y el emplazamiento de las líneas férreas (Belgrano), que junto a la población migrante, en su momento, penetraron al desierto verde habitado por tribus indias, imponiendo en forma definitiva la efectiva ocupación del territorio y su incorporación a la estructura política, económica y social de la Nación Argentina. Luego, junto a las rutas provinciales 9, 90 y 94 definieron la dinámica sistémica-funcional urbano vial, tanto a nivel de la circulación, como de la localización de las poblaciones y la activación productiva de la provincia. Tal es así, que aún en la actualidad, aquellas localidades por se encuentran ubicadas por fuera de esa traza permanecen desconectas y con notables desigualdades, reflejadas en los indicadores socio demográficos y económicos publicados por los propios organismos estatales, tal como sucede por ejemplo con el Oeste y Sur de la provincia (Castelli y Cote Lai, con sus respectivas áreas de influencia). Este proceso comienza a revertirse, con la decisión del Gobierno de la Provincia del Chaco, gestión 2007 -2011 y 2011- 2015, que inicia, acompañando a las políticas públicas del estado nacional, la denominada “reparación histórica”, con una serie de obras, entre las que figura la pavimentación de caminos. Sirva de ejemplo la ruta provincial N° 9, obra ejecutada desde Capitán Solari, pasando por Colonias Unidas, llega en el año 2011 hasta Las Garcitas, y continúa en la actualidad, con su prolongación hacia Tres Isletas, que permitió la conexión con el tramo de ruta hasta Juan José Castelli, actualmente asfaltada penetrando de este modo al impenetrable chaqueño. Asimismo, la ejecución de la obra vial del tramo de autovía Resistencia – Corrientes (capital), sobre la Ruta Nacional N° 16, inaugurada entre 2006 - 2007 agilizó notablemente la circulación entre ambas ciudades. Y desde el año 2010, también sobre Ruta Nacional N°16, se inician las obras de lo que será la autovía Resistencia – Sáenz Peña (Chaco), con ensanchamiento de la calzada mediante un planteo de diseño en doble sentido de circulación. Actualmente en importante estado de avance en su construcción, en el tramo Resistencia - Makallé (primera etapa: año 2015), con proyección hasta Sáenz Peña. La culminación de esta obra representará un salto cualitativo para la circulación vial de nuestra

provincia, dado su carácter de corredor vial primordial, ya que conecta eficientemente la capital del Chaco con las localidades vecinas (Puerto Tirol) y, en el futuro, con el resto de poblaciones del centro productivo de la provincia (Sáenz Peña con el sur, el oeste y el norte de la provincia), habilitando el mayor flujo vehicular y descomprimiendo el intenso tránsito actual, con lo constituye la ampliación de calzada en el trayecto donde se encuentra el parque industrial de Puerto Tirol, que en los últimos años evidenció un considerable incremento en la circulación vehicular.

Sin dudas, Resistencia se configura en la ciudad nodal del Nordeste por excelencia, claramente ejemplificada en palabras de Rodrigue (2009), cuando afirma que la ciudad nodal es “*un punto central por la recolección, la clasificación, el trasbordo y la distribución de artículos para un área especial. Este concepto viene de un término usado en la aeronavegación para pasajeros tanto como para mercadería y, describe la recolección y la distribución a través de un solo punto: "el centro y el radio". A menudo este principio se traslada para comprender el funcionamiento de las economías, de la aglomeración y la accesibilidad de una región. Utilizado también para explicar el poder de la acumulación de infraestructuras de vías de acceso más importantes, como puertos y terminales aeroportuarios. Pueden ser caracterizados como el sistema de vía de acceso (o regiones) que tienen un papel cuantioso en el reparto global de mercadería, conectando sistemas muy importantes de la circulación. Los servicios siguen una tendencia espacial diferente, que se parece cada vez más al de la producción. Cuando a nivel mundial la producción dispersa sus ubicaciones (localizaciones) los servicios de mayor complejidad (alto nivel) se reducen relativamente en las áreas concentradas como las áreas metropolitanas de las grandes ciudades del mundo*”.

### A MODO DE CIERRE

En la Figura 9: Proyectos vigentes de planificación de la movilidad territorial en distintas escalas territoriales, se presenta como una propuesta orientada a clarificar las metas sobre las cuales se deberían plantear los planes anunciados por los distintos organismos.

**Figura 9: Propuestas vigentes referidas a la planificación territorial que incumbe a la movilidad cotidiana analizada**



Fuente: Elaboración propia, 2011.

Efectivamente, en la imagen precedentemente expuesta, es posible visualizar las escalas y las líneas directrices dentro de las cuales se deberían inscribir las propuestas vigentes referidas a la planificación territorial, que incumbe e involucra a la movilidad cotidiana. Las propuestas coinciden en la necesidad de construir un territorio equilibrado, integrado, sustentable y socialmente justo, en un escenario geopolítico local, regional (Travesías Urbanas), nacional (Plan Quinquenal) y del cono sur (Unasur) que impulsan la integración latinoamericana y su vinculación con lineamientos internacionales que están experimentando en otros puntos del Planeta (Libro Verde de la Unión Europea y prescripciones de la Organización Mundial de la Salud, 2011).

En todo diseño de planeamiento y ordenamiento territorial es fundamental definir cada uno de sus elementos componentes del mismo, en niveles, tipos, elementos o categorías. Asimismo, se considera prioritario justificar expresamente que cualquier intervención en el espacio geográfico se debe realizar con la participación de los ciudadanos sujetos usuarios directamente involucrados en dicha intervención. Por ello, en áreas residenciales o próximas a ellas (como ocurre con Rutas Nacionales con travesía urbana), se requiere analizar el diseño, estado y uso de las vías en cuestión y, al mismo tiempo, prever dispositivos que garanticen en primer lugar, la movilidad peatonal y, luego la de los demás sujetos usuarios, dado su carácter de vulnerables en instancias de la movilidad cotidiana, particularmente, en aquellas vías que dan servicio de acceso a las ciudades.

Se debe garantizar que la red viaria funcione dentro del complejo dinámico intrínseco y extrínseco a los sujetos usuarios, entre las que destacan:

- Servir a la comunidad como espacio relación social y expresión cultural.
- Constituir itinerarios accesibles que permitan además del traslado, la contemplación e información del paisaje en las travesías y dentro de la ciudad.
- Ser el cauce físico material para el conjunto de la circulación, estacionamiento, equipamiento y mobiliario vial.
- Servir de soporte del binomio: vereda – calzada, garantizado el debido cruce del tránsito peatonal.
- Acción tutorial efectiva para el cumplimiento efectivo de las normativas viales vigentes por parte de los sujetos usuarios de la vía pública.

Las propuestas se concentran en incentivar el desarrollo de ejes estratégicos prioritarios relacionados con la movilidad, infraestructura y transporte, entendiendo su proceso de consolidación como herramienta para orientar la inversión pública y el ordenamiento territorial. Lo expuesto permite vislumbrar una concepción universal del derecho a la movilidad cotidiana local, recuperando la noción de territorio dentro un proyecto socio comunitario en diferentes escalas territoriales. En suma, se evidencia la insinuación de una institucionalización de la planificación del territorio, logrando la articulación entre los organismos ejecutores de inversión en infraestructuras, proveyendo información, criterios para optimizar los procesos de toma de decisiones y convocando a todos los niveles de gobierno, a las universidades, al sector privado y a las ONG, a la ciudadanía, a sumarse en este emprendimiento: aspirar a una movilidad sostenible y socialmente justa.

## **BIBLIOGRAFÍA**

- Argentina. Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública. *Plan Estratégico Territorial. Avance 2008 - 2011*. Buenos Aires.(2008 -2011).
- Blanco, Jorge. “Espacio y territorio: elementos teórico-conceptuales implicados en el análisis geográfico”. En Fernández Caso, M.V. - Gurevich, R. (Coord) Geografía. Nuevos temas, nuevas preguntas. Buenos Aires, Biblos.(2009).
- Blanco, Jorge. “Redes y territorio: articulaciones y tensiones”, en Shmite, Stella Maris (Comp.). La geografía ante la diversidad socio-espacial contemporánea. Santa Rosa, Universidad Nacional de La Pampa, p.1283-1294.(2009)
- Dillon, Beatriz. “Algunas consideraciones acerca del estudio de la movilidad territorial de la población”. En: Huellas. N° 3. Instituto de Geografía. Facultad de Ciencias Humanas. Universidad Nacional de La Pampa. Pp: 29-42.(1998).

- Dupuy, Gabriel. El urbanismo de las redes. Teorías y métodos. Barcelona: Oikos-Tau,. Capítulo 7: Métodos y herramientas para un urbanismo de las redes.1997)(
- García Ballesteros A. Las aportaciones de la Geografía Humanística. En: García Ballesteros (Ed.) "Geografía y Humanismo". Colección Prácticas de Geografía Humana. Oikos Tau Barcelona (Pp. 9 a 15)(1992).
- Hadjimichales, Costis – Hudson, Ray..“Redes, desarrollo regional y control democrático”. En Fernández, Víctor – Amin, Ash –Vigil, José (Comp). Repensando el desarrollo regional. Contribuciones globales para una estrategia latinoamericana. Buenos Aires, Miño y Dávila, (2008).
- Henson, Ralph – Essex, Steven. “Creación, diseño y evaluación de redes de transporte local sostenible”. En Revista Internacional de Ciencias Sociales N°176, marzo (2003). <http://www.unesco.org/issj/rics176/fulltext176spa.pdf> p. 53-74
- Herce, Manuel. *Sobre la movilidad en la ciudad*. Barcelona, Reverté. Capítulo VI: Los planes de movilidad urbana: el marco para una nueva estrategia.(2009).
- Jacobs, Jane. *Muerte y vida de las grandes ciudades americanas*. Madrid:Editorial Península.(1961).
- Miralles, Carme. Ciudad y transporte. Barcelona, Ariel. Capítulo 2: La movilidad cotidiana.(2002).
- Rey, Celmira E.. Las Condiciones Ambientales de la vida urbana. El tránsito como generador de riesgo de accidentes en la ciudad de Resistencia. Tesis. Maestría en Gestión Ambiental y Ecología. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. UNNE. Argentina.(1999).
- Rey, Celmira E. La movilidad cotidiana en Resistencia, Chaco, Argentina. Propuestas para micro intervenciones integrales urbanas (nodos). Tesis Doctoral. Doctorado en Geografía, Facultad de Humanidades, UNNE. Resistencia, Chaco, Argentina.(2013).
- Rey, C. E. y Parras, A. M. Procedencia de la información en estudios de movilidad de la población a través de experiencias con aplicación de metodología cuantitativa y cualitativa. Resistencia-Chaco. *Revista Transporte y Territorio*, N° 7, p. 100-118.(2012). <<http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00706100.pdf>>
- Rey, Celmira E. La configuración de la red vial en Resistencia, Chaco y su relación con la movilidad cotidiana. Instancias preliminares ante eventuales intervenciones micro territoriales (intersecciones). En: *Actas del IV Congreso Nacional de Geografía de Universidades Públicas .XI* (ISSN 2346-9668). Jornadas Cuyanas de Geografía (ISSN 2346- 9676T) Instituto de Geografía. UNCUYO - Universidad Nacional de Cuyo. Facultad de Filosofía y Letras. Mendoza.(2013).
- Rey, Celmira E. Adopción de metodologías mixtas y complementarias para el ordenamiento micro territorial urbano. En <http://ciottig.estudiomanta.com/trabajos.php>. ISSN 2346-9390. Congreso. Internacional de Ordenamiento Territorial y TIG. Universidad Nacional Sarmiento. Los Polvorines. Bs. As.(2014).
- Rodrigue, J-PComtois, C. y Slack B. “El transporte y la organización espacial”, Unidos, SecondEdition, London: Routledge, 352 pages. ISBN: 978-0-415-48324-7.(2009).
- Universidad de Navarra. Urbanismo y Movilidad Sostenible. Ed. NASURSA. Navarra de Suelo Residencial, S.A. En: <http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0538399.pdf>. Navarra. España.(2012).
- Santos, Milton. “La naturaleza del espacio”. Barcelona: Ariel. (2000).
- Seguí Pons, Johana Análisis y estructuración de las redes en el espacio. En Orueta, A. – Ruiz Pérez, M. – Seguí Pons, A. Prácticas de Análisis Espacial. Barcelona: Oikos Tau.(1995).
- Senado y Cámara de Diputados de La Nación Argentina. Ley 24.249. Nuevas Normas para el Tránsito. Buenos Aires. Argentina.(1995).