

ACTAS DIGITALES DEL

XXXVIII ENCUENTRO DE GEOHISTORIA REGIONAL



INSTITUTO DE INVESTIGACIONES GEOHISTÓRICAS- CONICET/UNNE
RESISTENCIA, 26, 27 Y 28 DE SEPTIEMBRE DE 2018

CONICET



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DEL NOROESTE

I I G H I

Arnaiz, Juan Manuel

Actas del XXXVIII Encuentro de Geohistoria Regional : VIII Simposio Región y Políticas públicas / Juan Manuel Arnaiz ; María Silvia Leoni de Rosciani ; compilado por María Laura Salinas ... [et al.]. - 1a ed compendiada. - Resistencia : Instituto de Investigaciones Geohistóricas, 2019.

Libro digital, DXReader

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-987-4450-07-4

1. Historia Regional. 2. Historia de la Provincia del Chaco . 3. Historia de la Provincia de Corrientes . I. Salinas, María Laura, comp. II. Título.
CDD 982

Fecha de catalogación: 26/06/2019

Primera edición.

Actas del XXXVIII Encuentro de Geohistoria Regional. VIII Simposio Región y Políticas públicas

Compiladoras

Dra. María Laura Salinas

Dra. Fátima Valenzuela

Diseño y maquetación

DG. Cristian Toullieux

© Instituto de Investigaciones Geohistóricas (IIGHI)-CONICET/UNNE

Av. Castelli 930 (3500) Resistencia (Chaco) (Argentina)

Correo electrónico: iighi.secretaria@gmail.com

ISBN 978-987-4450-07-4

Impreso en Argentina - Printed in Argentina

Queda hecho el depósito que marca la Ley 11.723

Queda prohibida la reproducción parcial o total, por cualquier medio de impresión, en forma idéntica, extractada o modificada, en castellano o en cualquier otro idioma. Las opiniones vertidas en los trabajos publicados en esta compilación no representan necesariamente la opinión de la Institución que la edita.

Variaciones de la Inequidad en áreas periféricas del Gran Resistencia, desde la consideración del espacio público *

AUTORES

Laura Alcalá

IIDTHH-CONICET/UNNE, IIDVI-FAU-UNNE

lau_alcalá@hotmail.com

Ezequiel Ledesma

IIDTHH-CONICET/UNNE, IIDVI-FAU-UNNE

RESUMEN

En el marco de un trabajo de caracterización de áreas periféricas del Gran Resistencia cuyo objetivo es identificar y tipificar Áreas Urbanas Deficitarias Críticas (AUDC) desde la consideración de variables urbano ambientales, que permiten analizar las condiciones que ofrece la ciudad, en tanto soporte físico, para el despliegue adecuado de la vida y para el desarrollo de las múltiples actividades residenciales y urbanas, esta ponencia discutirá los tipos de situaciones identificadas respecto del espacio público.

El espacio público, en tanto suelo de dominio público, constituido por el conjunto de calles, plazas, parques, cursos de agua y sus bordes hasta las líneas de ribera, cumple distintas funciones. Hace posible las actividades urbanas al garantizar la movilidad y la accesibilidad a los espacios donde éstas se desarrollan. Proporciona el espacio para el arbolado y la cubierta vegetal fundamentales para garantizar condiciones ambientales adecuadas. Y es, en tanto espacio de uso concreto, aquel donde por excelencia se produce la socialización, y la interacción social abarcando múltiples modalidades (de juego, deporte, recreo, ocio). Frente a los procesos de producción de suelo urbano que dieron origen al territorio fragmentado y discontinuo que hoy caracteriza la periferia del Área Metropolitana del Gran Resistencia (Alcalá y otros, 2017), el espacio público resulta un indicador clave para ponderar las inequidades, tanto las relativas a las cualidades de las áreas residenciales, como las relativas al acceso real a las oportunidades que ofrece la ciudad en su conjunto. El trabajo expondrá los resultados de un proceso de cartografiado del espacio público en una selección de áreas testigo del Gran Resistencia y su análisis comparativo, los que permiten identificar las situaciones deficitarias detectadas y tipificarlas en post de propuestas de actuación.

Introducción

Uno de los rasgos característicos del Gran Resistencia, que no escapa a la generalidad de las ciudades latinoamericanas, es la existencia de inequidades entre distintos sectores urbanos y el área central, por la calidad espacial y ambiental de sus espacios urbanos, por la disposición en cantidad y calidad de infraestructuras, equipamientos, servicios, así como por las oportunidades de accesibilidad a aquello que cada habitante de la ciudad necesita para el desarrollo de su vida cotidiana. Este trabajo propone analizar las variaciones de esa inequidad tomando como indicador clave al espacio público, tanto por las condiciones espaciales, ambientales, y de dotaciones, como por las posibilidades de uso y de comunicación que éste ofrece.

En el territorio fragmentado y discontinuo del Área Metropolitana

del Gran Resistencia actual (Alcalá y otros, 2017), el espacio público presenta variaciones específicas de acuerdo a las distintas formas de producción del suelo urbano, variaciones generales entre el área central o más consolidada y la que, de manera genérica, podemos asociar a la periferia. Pero presenta también, variaciones que admiten ser tipificadas de acuerdo a las características que asumen determinadas áreas de dicha periferia. Lejos de ser uniforme, el espacio público de la periferia plantea diferencias que dan lugar a déficits, problemas y potencialidades distintas.

A partir de una discusión teórica donde desarrollaremos las distintas dimensiones y connotaciones implícitas en el espacio público, entre ellas las relativas a las condiciones de movilidad y accesibilidad, el trabajo expondrá los resultados de un proceso de cartografiado del espacio

público en una selección de áreas testigo del Gran Resistencia y su análisis comparativo, los que permiten identificar las situaciones deficitarias detectadas y tipificarlas en post de propuestas de actuación.

Si bien el trabajo es producto de una investigación más integral en curso¹, orientada a caracterizar desde distintas variables urbano-ambientales, áreas urbanas deficitarias críticas (AUDC)² tomadas como

- 1 PI 16C003 de la Secretaría General de Ciencia y Técnica (Universidad Nacional del Nordeste): "Caracterización urbano-ambiental de áreas urbanas deficitarias críticas del Gran Resistencia". Directora: Laura Alcalá.
- 2 La denominación de AUDC, con la que trabaja el equipo del Instituto de Investigación y Desarrollo en Vivienda (IIDVI), refiere a una

* El trabajo fue realizado en el marco del PICT-2014-0999 FONCYT-AGENCIA, Director: Dr. Arq. Miguel Barreto, del PI UNNE 16 C003 y de una Beca Doctoral CONICET dirigidos por Dra. Arq. Laura Alcalá.

muestra, el recorte particular en relación al espacio público y la movilidad constituye una ocasión para explicitar el sustento teórico que justifica su adopción como indicador clave de diagnóstico y como campo de actuación en el marco de políticas públicas orientadas al logro de ciudades más justas e inclusivas.

Las observaciones de campo nos permiten contextualizar y resituar nociones abstractas, extensamente utilizadas a nivel discursivo actualmente y con riesgo de ser vaciadas de contenido, a partir del anclaje concreto en un territorio. Con frecuencia, la noción de espacio públicos (EP) es un término engañosamente vinculado a un horizonte idílico de paz, belleza, seguridad, destinado a neutralizar conflictos y revueltas en ciudades que se perfilan cada vez más desiguales. Pareciera creerse que a través de la construcción de espacios verdes y bellos se podrá disciplinar moralmente a la sociedad y solucionar problemas sociales de diferente índole.

En cambio, preferimos vincular la noción de EP al soporte que permite facilitar el acceso a la ciudad, dignificar la vida urbana, y al lugar de la expresión y resolución activa de los conflictos. “Las ciudades no mueren por exceso de conflictos: mueren o se debilitan por falta de conflictos productivos...evidentemente la superposición de funciones crea con-

.....
unidad operativa adoptada para diagnosticar y actuar sobre una porción de territorio periurbano, característica de ciudades intermedias del nordeste argentino -como el Área Metropolitana del Gran Resistencia- y de otras ciudades del país y de América Latina, que como consecuencia de los procesos de segregación y urbanización de las últimas décadas, configuran un espacio residencial altamente fragmentado, en el que conviven barrios internamente homogéneos o cohesionados, pero muy desiguales entre ellos, y que se distingue por ser un territorio desarticulado y carente de urbanidad. (Barreto y otros, 2015)

fliktos: el tráfico, el ruido, acumulación de residuos...contaminación, etc. Sin embargo, el urbanismo no tiene como objetivo anular esos conflictos que son inherentes a *la vida urbana, sino encontrar la manera de suavizarlos sin que pierdan su eficacia social*” (Bohigas, 2004, 116).

1. Importancia del espacio público

¿Por qué, quienes consideramos la necesidad de revertir las desigualdades urbanas y la fragmentación que caracteriza la ciudad actual, adoptamos el espacio público y la movilidad como indicadores sustantivos del diagnóstico? Considerado desde su dimensión jurídica, el espacio público es de dominio público, y, por tanto, su característica esencial es la de ser espacios de acceso irrestricto.

El espacio público, en tanto suelo de dominio público, constituido por el conjunto de calles, plazas, parques, cursos de agua y sus bordes hasta las líneas de ribera, cumple distintas funciones. Hace posible las actividades urbanas al garantizar la movilidad y la accesibilidad a los espacios donde éstas se desarrollan. Proporciona el espacio para el arbolado y la cubierta vegetal fundamentales para garantizar condiciones ambientales adecuadas. Y es, en tanto espacio de uso concreto, aquel donde por excelencia se produce la socialización, y la interacción social abarcando múltiples modalidades (de juego, deporte, recreo, ocio).

En el ámbito urbano, el espacio público más importante y universal es el sistema de calles, dado que es el organizador y delimitador de los espacios privados destinados a los distintos usos. De las calles dependen las posibilidades de comunicación y accesibilidad a las parcelas privadas. Su condición física de espacio que liga los equipamientos y permite la movilidad entre los distintos espacios donde se desarrollan las actividades urbanas, no es más que uno de sus múltiples atributos. Las calles son también el soporte de la ciudad, el espacio donde se extienden el conjunto de infraestructuras

que sirven y alimentan las edificaciones, las rasantes y límites que definen las líneas edificatorias (Herce y Miró, 2002). De las calles depende la calidad ambiental que rodea a las viviendas (arbolado, alumbrado, señalización, desagües) y de sus estándares de urbanización depende la transitabilidad, es decir, las posibilidades de movimientos sean cuales sean las condiciones de quien se mueva y sean cuales sean las condiciones climáticas. Pero, además, las calles son el soporte visual de la ciudad (Busquets, 1989), pues es desde las calles desde donde se mira la ciudad, el barrio o la vivienda.

Siguiendo a Bohigas (1985), las calles no son solo el espacio físico de la circulación, sino que también son lugares de desarrollo de otras actividades urbanas, el espacio de comunicación, de intercambio, de socialización, de emancipación, de actividades físicas y deportivas, el espacio de las reivindicaciones y de la visibilización. De estas connotaciones surge su importancia como espacio social. Su función de ligazón entre las distintas áreas y actividades de la ciudad, sumado a su uso irrestricto, hace que en el espacio público converjan movimientos y recorridos de distinto tipo, que en él coexistan e interactúen personas de perfiles sociales diferentes. Para ser esto posible, el espacio público en su materialidad física debe ofrecer condiciones equitativas donde puedan moverse, actuar y desarrollar actividades urbanas con libertad, personas de edades, sexo, nivel educativo y situación socioeconómica distintas.

Variaciones del Espacio Público y diferenciación social

Si bien algunos autores como Carrión (2016) consideran que el espacio público dejó de ser central o constitutivo del plan integral de la ciudad como lo era para las Leyes de Indias o para la fundación de ciudades planificadas y que en la actualidad es residual o marginal, consideramos por el contrario, que para la disciplina urbanística, más

allá de los distintos movimientos y de las ideologías subyacentes, el espacio público siempre ha ocupado un espacio central y fundamental en la base de la organización funcional y social propuestas, el cambio en el presente radica en el paso de una concepción unitaria de la ciudad (en tanto construcción colectiva que habría de incluir a todos), a la construcción de ciudad por partes o fragmentos, donde cada uno de estos fragmentos se concibe desde la lógica impulsada por sus promotores. Incluso las promociones urbanas de operadores privados dan relevancia prioritaria al espacio público en términos de superficie, de calidad, de dotaciones e inversión.

En ciudades cuyo origen está vinculado a las tramas ortogonales regulares como es el caso de Resistencia, esta diferencia se hace aún más notoria. Manuel de Sola Morales decía que a partir del S.XIX, estas tramas se concibieron como un instrumento urbanístico poderoso que permitía relacionar “*en forma múltiple y abierta, infraestructura y edificación en la ciudad, introduciendo una idea de planeamiento urbano como ordenación del suelo con control unitario y gestión múltiples*” (Solà Morales, 1976: P15)³. Para este urbanista esta trama reúne rasgos fundamentales: a- responde a los nuevos parámetros cientificistas, funcionales y técnicos de higiene y orden pero asegura al mismo tiempo el desarrollo del capital privado y zanja entre los distintos intereses particulares de la burguesía en auge

3 A partir del trazado de la trama ortogonal, es posible la ejecución eventual y paulatina tanto de la urbanización como de la edificación, ejerciendo desde la autoridad del Estado el control y a la vez la garantía de una promoción múltiple y privada expectante. Para este urbanista, la trama ortogonal alcanza en el S.XIX con los ensanches de la ciudad europea, 4 rasgos definitorios que como veremos más adelante tienen su correlato en la experiencia local

en ese momento⁴. b- responde a una nueva actitud metodológica, que permite que las fases de parcelamiento, urbanización y edificación⁵ puedan darse de manera independiente, pero garantizando: *la eficacia de una gestión coherente...a partir de un proyecto unitario del conjunto urbano... independiente de las formas y tiempos de ejecución efectiva de las infraestructuras y los edificios que habían de realizarla.* (Solà Morales, 1997:21).

De este tipo de tramas, es oportuno señalar dos rasgos más, su isotropía, es decir, aquella organización del espacio público que permite que la movilidad puede realizarse en los distintos sentidos, sin una centralidad predefinida y su trama indiferenciada o igualitaria consideradas como, garantía de integración social. Para ciudades conformadas por procesos migratorios, la grilla garantizaba condiciones equivalentes de desarrollo futuro, al tiempo que neutralizaba o borraba los distintos orígenes sociales y económicos (Gorelik, 2004: 276). El mecanismo utilizado por la colonización española para borrar la historia de los asentamientos preexistentes y sus costumbres, sirvió más adelante para lograr iguales condiciones y oportunidades sociales

4 Debe tenerse en cuenta que, en el trazado de la trama ortogonal, el capital privado obtiene ya el primer plusvalor del suelo y también su garantía, pues éste permite establecer el valor del suelo y hacer funcionar el mercado inmobiliario sin mayores riesgos y previo aún a cualquier acción de urbanización sobre éste.

5 El concepto de parcelamiento utilizado por Solà Morales en el libro Las Formas de Crecimiento Urbano hace referencia a la subdivisión del suelo a partir del proyecto de trazado y ordenamiento, el de urbanización al proceso de apertura y urbanización de calles, más la extensión de infraestructuras y servicios y el de edificación, como su nombre lo indica a la construcción de los edificios.

a personas con distinto origen social y económico y sigue siendo aún hoy una oportunidad en este sentido.

En la ciudad actual, construida a partir de fragmentos, el espacio público pierde aquellas connotaciones de vinculación y de asimilación universal de las diferencias para formar parte justamente de las diferencias. En este contexto el espacio público no siempre es marginal, pero sí se debilita justamente allí donde debería integrar o vincular fragmentos o partes diferentes de la ciudad.

La movilidad en relación a los objetivos de equidad e inclusión en la ciudad.

Si bien en términos genéricos consideramos a la ciudad como la producción más completa y compleja producida por la sociedad en un momento dado y por tanto, donde una persona podría acceder a las mejores oportunidades para el desarrollo integral de su propia vida, en los hechos, cualquier mirada a la realidad urbana, permite constatar desigualdades sociales y entre áreas que concentran bienes, servicios y oportunidades, respecto de otras que carecen de éstos. La distribución desigual de esos bienes y servicios, así como las diferentes posibilidades socioeconómicas de acceso real a ellos, determina condiciones muy distintas de satisfacción de las necesidades urbanas y habitacionales. De este modo, no se trata solo de una distribución desigual en el territorio sino de condiciones desiguales de superación de las distancias físicas y económicas que separan a las personas hasta ellos.

Es indiscutible que, en las últimas décadas, los avances tecnológicos y el acceso masivo a determinados bienes de consumo, han contribuido a disponer de un territorio mucho más amplio para satisfacer las necesidades cotidianas comerciales, recreativas, educativas y también a facilitar de algún modo el acceso a oportunidades urbanas laborales, pero el aislamiento y las inequidades urbanas lejos de desaparecer cobran formas más sutiles e invisibles.

Por un lado, las posibilidades y facilitaciones de movimiento hacen que, más allá de los déficits y carencias que puedan presentar determinados barrios, sus habitantes puedan acceder a lo que ofrece la ciudad en otros sectores y elegir dentro de una gama mayor de alternativas donde satisfacer las necesidades cotidianas. Por ejemplo: en ciudades como el Gran Resistencia, cualquier persona, incluso pobre, puede acceder con relativa facilidad a un celular o a una moto, y con ello, desarrollar trabajos alejados de su domicilio, transportar a sus hijos a establecimientos educativos fuera de sus barrios, ir en familia o con amigos los fines de semana a los mejores parques de la ciudad, etc. Esta movilidad de algún modo, pulveriza las áreas acotadas de los barrios y cercanías donde antes la población pobre se veía limitada a resolver funcionalmente su vida.

Pero, por otro lado, esa inclusión funcional en un territorio más amplio no supone una inclusión real y equitativa en la ciudad. Las condiciones y modos de desplazamiento, denotan dependencias, subordinaciones y condiciones desventajosas de los movimientos, de unos y otros habitantes de la ciudad. Mientras en unos casos, la lejanía de la residencia respecto de las áreas laborales o comerciales y la débil conectividad a ellas es una opción que se elige a cambio de una segregación positiva y una distinción social en un entorno socialmente aspiracional (como lo es el caso de los hogares que residen en barrios cerrados o loteos privados alejados), en otros, la débil conectividad es una condición ligada a la imposibilidad de elección o a las únicas chances habilitadas por el Estado y el mercado de suelo. En estos últimos casos, los de población que reside en asentamientos informales, o en barrios precarios y alejados construidos por el Estado, la movilidad lejos de ser una opción, es una condición necesaria para “acceder a la ciudad” o a lo que ella ofrece, y las condiciones desventajosas en que se realiza ese movimiento cotidiano es

un indicador de desigualdades.

Por lo tanto, en el contexto urbano actual, para nosotros el objetivo de una ciudad equitativa no refiere solo al logro de una distribución equiparable de bienes y servicios urbanos en su territorio sino también al de garantizar al conjunto social, libertad y posibilidad de movimientos en condiciones dignas para el despliegue de la vida cotidiana. En este sentido la noción de *inclusión* supone el reconocimiento del derecho universal a formar parte del espacio público donde tiene cabida la movilidad, derecho a disponer dentro del espacio público, de condiciones básicas para garantizar autonomía y libertad de movimientos.

Espacio público y movilidad

Si como dijimos la movilidad es una condición inherente al desarrollo de la vida urbana contemporánea y el espacio público es, entre sus múltiples funciones, el espacio donde se despliega la movilidad, en el territorio urbano fragmentado, las calles que ligan los fragmentos entre sí, adquieren una relevancia especial, tanto por ser aquellos donde es posible establecer lazos, y conexiones como por ser los principales espacios donde cada persona transcurre gran parte de las horas de sus días en los recorridos desde y hacia los lugares de satisfacción de sus necesidades.

La materialidad de estas calles, sus estándares de urbanización, pero también los espacios asignados a cada tipo de transeúntes (automovilistas, peatones, pasajeros de transporte público, a motociclistas), devela desiguales consideraciones hacia cada uno de ellos. Las desigualdades entonces no se limitan a las características que asume el EP en los distintos tipos de barrios, se reafirman y expresan en las condiciones con que los distintos habitantes de la ciudad deben realizar sus trayectos diarios. Las nociones de distancias, de continuidad de caminos, de alternativas de desplazamiento, así como de seguridad y confort para hacerlo, cobran importancia fundamental.

La materialización de las calles y el reconocimiento simbólico de los usuarios del espacio público

Más allá de las diferencias organizativas y de los estándares de urbanización que caractericen a los distintos tipos de calles, su organización genérica en aceras y calzadas, supone un criterio universal de inclusión de usuarios posibles y de reglas de convivencia. Los modos en que aparecen urbanizados y gestionados esos ámbitos, denotan la pertenencia al espacio común que es la ciudad y un lugar o posición simbólica en la sociedad o al menos en aquella que se hace visible en el espacio público.

La configuración universal de aceras y calzadas, (diferenciadas en general por los escasos centímetros que se formalizan y materializan en un cordón o bordillo), regula formalmente, los tipos de usos posibles, sin la necesidad de recurrir a cierres verticales. El cordón define límites y reglas claras en relación a los derechos y obligaciones en el uso de la ciudad. Se trata de la regulación de la libertad de movimiento de todos y en las esquinas se ponen en acto reglas urbanas de prioridades y cesión de paso.

Cuando esta calle genérica no existe, o no está integralmente urbanizada, se está en presencia de algún tipo de subordinación que afecta invariablemente algún aspecto de la vida urbana de algunos de los residentes de la ciudad, o bien, introduce alguna connotación distintiva en el uso de la calle. Una de las diferencias concretas entre el espacio público del área central de la ciudad y los fragmentos de ciudad periférica es la ausencia o discontinuidad de ese cordón, y la discontinuidad de la calzada o de las aceras.

Cuando el peatón no está considerado, el espacio público en lugar de propiciar el encuentro y el relacionamiento, lo dificulta, lo obstaculiza. La ausencia de aceras continuas en la periferia, es un dato central en la verificación de calles vacías, la consolidación de las calzadas, siem-

pre anterior al de las aceras, muestra un reiterado interés por resolver la conectividad con áreas más alejadas que el relacionamiento con los barrios vecinos.

No pensamos que la continuidad de las aceras sea más importante que la de las calzadas, ni viceversa, consideramos que la resolución de una, sin la otra, es absolutamente insuficiente y no garantiza la accesibilidad. De la misma manera que la introducción de nuevos servicios de transporte público sin la resolución de la accesibilidad y la buena iluminación hasta las paradas y sin la asequibilidad del servicio no mejoran las condiciones de movilidad de quienes más lo necesitan. Ole Thorson (1997) señala que los peatones en el espacio público no sólo debieran tener prioridad por ser los más vulnerables, sino por ser los más numerosos. Toda persona es, aun cuando utilice otro medio de movilidad, un peatón.

Los espacios verdes públicos

Dentro del espacio público resulta indispensable hacer referencia también a las plazas o parques, es decir, allí donde la ciudad ofrece espacios para la permanencia, la recreación, el juego, el deporte o el desarrollo de eventos festivos o cívicos. Espacios de destino, en donde en teoría, cobra mayor peso la atracción, la convergencia, que el tránsito.

En las ciudades planificadas como el área central de Resistencia, estas plazas forman parte del mismo proyecto unitario de ciudad, se localizan de manera equidistante y contribuyen a configurar un orden urbano jerárquico donde asumen un lugar simbólico. La plaza central, rodeada de las principales instituciones gubernamentales, socio económicas y religiosas y las plazas equidistantes a ellas, siempre ligadas a la presencia de una escuela y de otras iglesias, constituyen espacios de atracción y referencia social.

Con el crecimiento fragmentado y disperso, las plazas comienzan a ser, reservas de suelo para uso público

exigidos por la normativa a quienes lotean, pero ya no forman parte de un diseño destinado a producir encuentro o socialización entre barrios y en muchos casos ni siquiera son pensados como espacios estructurantes de dichos barrios, sino que, en cambio, ocupan una posición marginal o en los bordes. Estas reservas de suelo se definen en función del polígono de intervención y no de la ciudad. En términos de proyecto urbanístico, muchas veces reflejan más el seguimiento de un criterio de rendimiento económico del loteo que el objetivo de producción de un espacio público de encuentro y socialización. Ello se expresa no solo en tamaño y posición respecto del conjunto de manzanas del barrio sino respecto del entorno construido.

En la ciudad metropolitana cobran relevancia los parques, su escala mayor los convierte en pulmones verdes que ofrecen servicios ambientales, y sobre todo en contextos naturales como los del AMGR, en espacios de manejo del agua. Los parques vinculados a espejos de agua actúan como áreas de absorción y reservorio, de fundamental importancia en momentos críticos de excedentes de agua por lluvias (Alcalá, 2014), a la vez que suponen la posibilidad de religar la relación de los habitantes con los espacios naturales (lagunas, ríos), es decir, permiten recuperar el carácter público de estos. Los parques por su tamaño permiten la inclusión de actividades y deportes que demandan mayor superficie para su desarrollo. Se trata de aquellos espacios que trascienden el ámbito barrial y convocan, congregan a personas de muy distinta procedencia. La atracción o congregación que genera una plaza o parque depende tanto de sus dotaciones como de su visibilidad y accesibilidad (Alcalá y Ledesma, 2015).

3. El espacio público en el Gran Resistencia

El análisis que se presentará a continuación se apoya en la construcción cartográfica realizada a partir

de información de proyectos de investigación vinculados, de información obtenida de los Municipios del AMGR y de observación directa. Los mapas permiten realizar una lectura a escala metropolitana y por áreas. Estas corresponden a 8 Áreas Urbanas Deficitarias Críticas (AUDC) tomadas como muestra⁶. En la construcción de los mapas de espacios verdes públicos (EVP), se tuvieron en cuenta aquellas parcelas que los municipios definen como áreas verdes, plazas, parques, diferenciando entre ellos, a partir de la observación directa, los deficitarios (EVP-) y los que cuentan con algún tipo de dotaciones (EVP+) (existencia de sendas, bancos, luminaria, mantenimiento general, juegos de niño, etc.), sus calidades y mantenimiento. Como parámetro de referencia, se adoptó la calidad de los EVP del área central de Resistencia⁷. Se definieron también distancias (buena) de 0 a 400m, (distancia peatonal aceptable), de 400 a 1000m y más de 1000m (alta inaccesibilidad) a los EVP.

En relación al sistema de calles, los mapas se construyeron considerando las avenidas que configuran la estructura principal de comunicaciones, la macro malla (MM). En ellas se consideró la existencia o no de parterres y sus características (anchos y dotaciones) y el grado de consolidación de sus veredas (existencia de cordón o definición física respecto de la calzada, continuidad, transitabilidad peatonal, etc).

En el AMGR la distribución de los EVP no es uniforme. Los EVP se presentan agrupados en áreas identificables por estas rodeadas de otras que carecen de ellos. Pudiera asociarse esta distribución a los con-

6 Selección de una muestra en el marco del PI 16C003 Caracterización urbano ambiental de áreas deficitarias del Gran Resistencia. Direc: Laura Alcalá.

7 Metodológicamente, se adoptaron los estándares del área central, por ser los mejores del AM considerada (Alcalá y otros 2016)

Distribución de los espacios verdes y diferencias entre el área central y la periferia



Espacios verdes públicos con dotaciones (Dcha.) y Áreas más de 400m y a más de 1000m de un EVP+ (Izq.). Fuente: elaboración propia.

ceptos de cúmulo, clúster, conjunto, nube o constelación de EVP. Entre estos agrupamientos se distinguen: el del área central de Resistencia, en el centro geométrico del AMGR, con prolongaciones hacia el sureste y el noreste; el del centro de Fontana; el del centro de Barranqueras y otros 3 coincidentes con sectores donde existe un predominio de conjuntos construidos por el Estado.

Si se divide el AMGR en 2 grandes áreas a ambos lados del eje 9 de julio/25 de mayo, el área norte presenta menor cantidad de EVP, pero de mayor tamaño, con una concentración de parques próximos al centro y extensas superficies de áreas verdes naturales (Sistema Lacustre del Río Negro), mientras que, hacia el sur, existe una mayor cantidad de EVP pero de menor superficie, en forma de plazas y plazoletas- y escasos parques. Esta área sur, que concentra el 60% de la población, tampoco cuenta con espacios verdes naturales dentro del área urbanizada.

El cúmulo de EVP del área central de Resistencia cuenta con alrededor de 80.000 m² de sup. verde. Estos espacios son los que presentan las mejores condiciones y dotaciones en todo el AMGR. En el extremo NE de la mancha urbana se localiza un EVP de gran tamaño, el parque Caraguatá que abarca 100 ha. Y en el SO el parque del Aeropuerto de unos 500mil m². Se trata en ambos casos de porciones de suelo “verdes” que contrastan con la notoria ausencia de otros tipos de EVP en los sectores

donde se localizan. Hacia el sureste del área central del AMGR, próximo el límite entre Resistencia y Barranqueras y en el extremo noroeste, en el centro del Municipio de Fontana se encuentran EVP de menor superficie (promedio de 40mil m²), y en menor cantidad en relación a los antes descritos.

A partir de la localización de EVP con buenas dotaciones (EVP+) en color rojo claro se indican las áreas del AM que se encuentran a más de 400m de un EVP+, y los de color rojo fuerte indican las áreas que se localizan a más de 1000m. En color blanco se indican las áreas que están a menos de 400m de EVP intervenidos.

Entre las áreas habitadas que presentan EVP con buenas dotaciones (puntos del territorio localizados a menos de 400m de EVP+) se encuentran: una gran mancha con una superficie aproximada de 10 chacras, y localizada en el centro del Municipio de Resistencia y en el centro del AM que cubre hacia- el SE y NE de este centro. En el área SO del AM las áreas con EVP+ se presentan en 4 áreas: en el centro de Fontana se localiza una de unas 2x2 chacras, hacia el centro SO del AM se localizan 2 áreas una sobre la RN11 de 4x2 chacras, hacia el SE una de 2.5x 2.5 chacras, y otra área de 1x2 chacras. En el centro del Municipio de Barranqueras se localiza un área de EVP+ de 2x1 chacra. Estas áreas de EPV+ se encuentran aisladas entre sí a partir de franjas

más estrechas de áreas localizadas a más de 400m de EVP+. Al igual que estas áreas, el área central EVP+ se encuentra rodeada- al norte, oeste y sur- de franjas de áreas localizadas a más de 400m de un EVP+.

En relación a las áreas definidas como deficitarias por localizarse a más de 400m de un EVP+, al NO del área central se encuentra un área de unas 3x3 chacras, con una subárea central de 2x2chacras altamente deficitaria (localizada a más de 1000m de un EVP+). Gran parte de la superficie de Barranqueras presenta un déficit crítico, exceptuando su área central. Igual criticidad presentan los otros extremos habitados del área urbana del Gran Resistencia, posterior a las grandes vías que rodean el AM, localizados a más de 400m de EVP+.

El sistema de calles y la calidad de la estructura principal de comunicaciones

El parcelamiento regular del territorio de lo que originalmente fue una colonia agrícola, supuso la demarcación de chacras de 1000 x 1000m (Sudar 2004). Esta trama se materializa en las vías principales que conectan el territorio metropolitano y solo se pierde al toparse con lagunas y cursos de agua o con las rutas nacionales. Se trata de avenidas de doblemano, cuyos anchos son variables, pero que en general, cuentan con suficiente espacio para veredas y parterres centrales con cubierta vegetal y arbolado. Justamente estas características las convierten en importantes corredores verdes que no solo contribuyen a la calidad ambiental de la ciudad, sino que admiten distintos usos recreativos, deportivos, de alta valoración y convocatoria por parte de los ciudadanos. El uso recreativo y deportivo de estas avenidas, las ha convertido en un sustituto o complemento fundamental de las plazas y parques, fundamentalmente en aquellas áreas deficitarias. Y su urbanización con sendas peatonales o ciclistas en el espacio central, las ha convertido en

un sustituto de las deficitarias aceras, que por lo general ofrecen una urbanización discontinua, barreras arquitectónicas, etc. Sin embargo, también en este caso, se constatan inequidades entre los distintos sectores de la ciudad.

Veredas de la macro malla del AMGR

Las avenidas con aceras más consolidadas se concentran en el área central del AMGR, cubriendo una superficie de aproximadamente 10 chacras de Resistencia (cuadrante central, 2 chacras hacia el NO, 2 hacia el NE, 1 hacia el SE y 2 hacia el SO). Esta misma consolidación se mantiene hacia el SE por la Av. 9 de Julio. Fuera del sector central, las veredas presentan altos déficits de definición y consolidación. Aun en algunos de los principales ejes de la ciudad como el de la Av. Sarmiento (que por su parte da acceso a uno de los principales parques de la ciudad), las veredas se caracterizan por su discontinuidad, por la falta de arbolado, de iluminación. La situación se agrava en otros ejes donde al no estar definido el límite entre cazada y acera, los autos y motos utilizan el espacio de estas últimas para estacionar, tal es el caso de ejes de vital importancia como Av. San Martín y Eva Perón en Barranqueras, Castelli y Alvear, Sabin. En relación con el déficit de áreas que definimos a partir de la ausencia de EVP+, es en los extremos del AM donde esta criticidad se superpone con la mencionada definición deficiente de aceras en las avenidas de la macroestructura urbana. Es notorio como el centro y NE del AM que presenta buena consolidación de aceras y asfalto exponen sin embargo déficits de EVP+; en este sentido, algunas chacras del área SO entre el centro y el sur del AM, exponen una situación intermedia de definición de veredas de sus avenidas, pero sin déficits de EVP+, más hacia el sur (Barranqueras sur) se observa una chacra con las mismas condiciones que contrasta con su entorno de chacras que nuevamente suman déficits.

Veredas de avenidas del AMGR (Dcha.) Parterres de avenidas del AMGR (Izq.)



Fuente: elaboración propia.

Parterres de la macro malla del AMGR

Con respecto a la existencia y características de los parterres de las avenidas de la macro malla del AMGR, nuevamente, es el área central, junto a las chacras contiguas hacia el NO y hacia el SE, la que presenta las mejores condiciones de todo el AMGR; así pueden observarse:

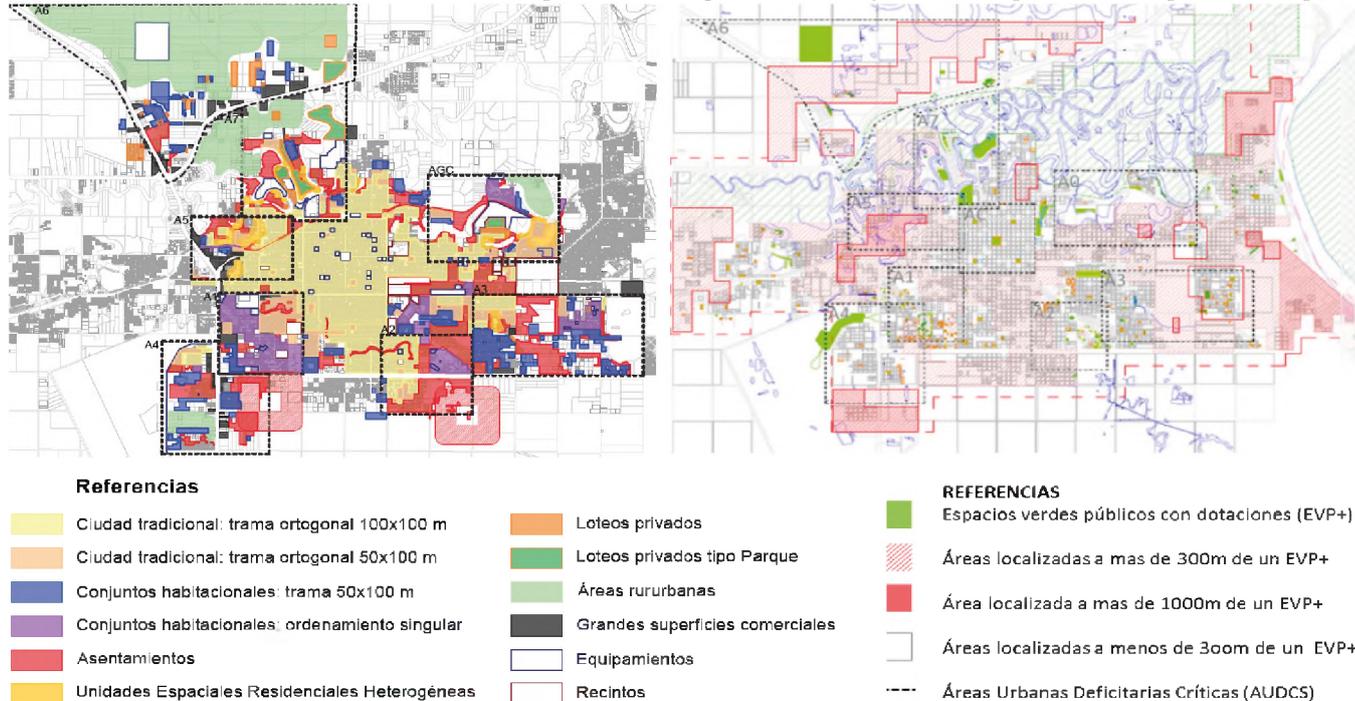
1. Parterres que cuentan con dotaciones óptimas (Av. Sarmiento),
2. Parterres sin dotaciones, pero de ancho considerable (av. Laprida, Lavalle, Avalos, Vélez Sarfield), que posibilitan el desarrollo de actividades.
3. Parterre de hasta 4m de ancho con sendas ciclo-peatonales definidas formal o informalmente, o que posi-

bilita espacio para su definición (Av. Alberdi, Marconi),

4. Parterres de hasta 3m de ancho que, si bien no permiten el uso, dan lugar al arbolado urbano (Av. Las Heras, Hermandarias, Castelli).

Estas características se presentan casi exclusivamente en el centro del AMGR, aproximadamente 4x5 chacras centrales del Municipio de Resistencia, y se van perdiendo hacia los extremos del AMGR: el sur de Resistencia y en el Municipio de Barranqueras (excepto la Av. España) se caracterizan por la ausencia de definición de parterres en sus avenidas y por parterres de anchos menores a 1m que posibilitan la separación de las vías, la colocación de vegetación o luminarias, pero que siquiera pueden posibilitar un senda ciclo-peatonal segura. Similar situación puede

Áreas de estudio AUDC. Plano de unidades espaciales homogéneas (Deha.) y Plano de espacios verdes públicos (Izq.)



Fuente: Elaboración propia.

observarse en el extremo NO de Resistencia y en su área NE-húmeda donde la excepción y contraste es provocado por la alta dotación de los parterres de la Av. Sarmiento. El área NE posterior a la RN16, así como Fontana, pierden total definición de los parterres de avenidas. Exceptuando el área NE-húmedo del AMGR, el resto de los sectores identificados como deficitarios (a grandes rasgos, los extremos del AM, exteriores al área central de ésta), también se presentan como áreas deficitarias en EVP+ y en grado de definición y consolidación de veredas.

4. Variaciones del espacio público según las áreas periféricas

A partir de las observaciones que hemos realizado con respecto a los EVP y a las UERH en el AMGR, a continuación, ajustaremos la escala de observación a las áreas de estudio propuestas (AUDCS), buscando marcar situaciones conflictivas de déficits y contrastes en la variedad de condiciones que estos territorios exponen ante las variables consideradas.

El *Área Central* es la única área que presenta la totalidad de su superficie con la posibilidad de acce-

der a un EPV+ (espacios públicos con dotaciones) a menos de 400m, a partir de distribuir su superficie de espacio público en una gran plaza en su centro geográfico, y otras cuatro plazas equidistantes que son los respectivos centros de las cuatro chacras que lo forman, todas con dotaciones de relativa buena calidad y vinculadas por medio de un sistema de avenidas con parterres que dan continuidad al verde y arbolado por sectores. Fuera del cuadrante central estas características se pierden y se modifican.

El *Área Golf Club* presenta contrastes internos entre las grandes extensiones verdes dentro de los conjuntos de viviendas- mitad NE del área- y los sectores de trama tradicional carentes de espacios de dominio público- mitad SO-. La trama tradicional (y subdivisiones) se localizan en una franja de aproximadamente una chacra de ancho sobre la Av. 9 de Julio, sector que cuenta con escasa o nulas dotaciones de EVP, definiendo un territorio con escasa posibilidad de acceso a espacios públicos intervenidos a menos de 400m. La excepción de este sector es la Plaza del Ejército Argentino, que, por localizarse en el cruce de vías de

circulación metropolitana, se presenta como un espacio atractor de usuarios de todo el AMGR, al mismo tiempo que la intensidad de tránsito sumado al déficit de soluciones de conexión peatonal y ciclista, limita el uso por parte de los residentes próximos. El sector sur del área considerada contrasta con los conjuntos de viviendas ubicados al norte de la misma, los que se encuentran próximos al sistema lacustre del Río Negro, y cuentan con grandes superficies de dominio público: 2 parques y un "espacio verde" sin dotaciones. A pesar de las buenas condiciones de alguno de estos espacios o de sus valores paisajísticos, – al igual que otros EVP periféricos- son poco frecuentados por habitantes ajenos a los barrios próximos del sector. Esto obedece a distintas razones: al estar alejados de las vías que pudieran darle visibilidad, son desconocidos por la ciudadanía en general, adolecen de buenas condiciones de accesibilidad tanto vehicular, peatonal, ciclista, y carecen de servicios de transporte. A estas razones se añaden cuestiones subjetivas como los imaginarios colectivos sobre la inseguridad o el peligro de estos parques en la periferia.

Las cuatro chacras que forman el *Área 1* exhiben diferencias contrastantes: mientras la chacra del extremo norte concentra la mayor cantidad EVP, las chacras sur y oeste presentan menor cantidad, la chacra E, carece de todo EVP. La presencia de EVP en el área coincide con el interior y los bordes de los conjuntos de viviendas construidos por el Estado. Se trata de cúmulos de EVP de pequeñas superficies -que no superan los 1000m²-, que en su mayoría no están intervenidos, son espacios verdes libres, destinados a usos informales de los vecinos. Muchos de ellos se encuentran privatizados con estacionamientos.

El *Área 2* exhibe una desigual distribución de EVP, intervenidos en su mayoría, que al igual que en el A1 sólo se presentan exclusivamente en los conjuntos de viviendas estatales, lo que produce su concentración en la chacra este y parte de la norte, dejando al resto del área sin acceso a EVP+ a menos de 400m. Así, los EVP son inexistentes tanto en la trama tradicional que se extiende desde el centro, como en los asentamientos informales que se localizan “por fuera” del límite de la mancha urbana. Estos últimos, sólo cuentan con amplias superficies libres de construcciones que hacen de canchas de fútbol entre otros usos colectivos, posibles a partir de la intervención de los mismos vecinos.

El *Área 3*, cuenta con numerosos espacios de dominio público que se reparten en su mayoría en superficies entre los 1000m² y los 2500m², de las cuales aproximadamente la mitad presentan algún tipo de intervención. Estas se encuentran agrupadas de forma densa y muy próxima entre sí en el interior de algunos de los conjuntos de viviendas del Estado presentes en el área, así, de las ocho chacras que forman el sector, una superficie total de 4,5 chacras se presentan a una distancia mayor a 400m de cualquier espacio público intervenido. Si bien en esta superficie quedan afectados principalmente los asentamientos infor-

males del área, los sectores del área con mayor densidad de población se encuentran localizados en los sectores con una accesibilidad menor a los 400m de cualquier espacio público intervenido del área.

El *Área 4*, posee escasas superficies de espacios verdes libres que al igual que las A1, A2, A3, AG se concentran en barrios estatales a partir de dejar libre de construcciones manzanas o parte de estas, tanto al interior como en los bordes de los barrios. La casi totalidad de los EVP no cuenta con ningún tipo de intervención o dotaciones. De las 6 chacras que forman el área, solamente las dos centrales (donde la densidad de población es mayor) poseen superficies de dominio público, pero gran parte de éstas no poseen ningún tipo de intervención. Gran parte de este sector queda a una distancia mayor de 1000m de EVP. Al igual que en el extremo NO del AMGR, esta área cuenta con una de las dos superficies verdes más extensas, localizadas fuera de la mancha urbana, como es el parque del Aeropuerto. Por su oferta de extensas superficies con cubierta vegetal, arbolado, calzadas y sendas, este espacio muestra una concurrencia de habitantes de toda el AMGR que acceden principalmente en automóvil; a pesar de esto, los habitantes de sus inmediaciones no logran aprovecharlo como espacio de ocio cotidiano por no tener resuelta la continuidad y accesibilidad con los barrios del entorno. Para poder acceder a éste, los habitantes del sector deben moverse por la RN n°11 y Av. Soberanía Argentina, arterias que fragmentan el área, y que en general se tornan intransitables para bicicletas o peatones por la peligrosidad y la falta de adecuaciones mínimas.

El *Área 5*, carece totalmente de EVP y no cuenta con EVP+ próximos a menos de 400m. De sus 6 chacras, sólo parte de su borde SE, se encuentra a menos de 400m del Parque 2 de Febrero. El centro del área, de más de una chacra de superficie, y de mayor densidad de habitantes, exhibe la peor situación hallándose

a más de 1000m de cualquier posibilidad de acceso a cualquier EVP+. Las superficies de dominio público del área están emplazadas dentro de los límites de conjuntos de viviendas del sector y se presentan casi en su mayoría como terrenos libres no intervenidos. Los habitantes del sector deben desplazarse hasta 10km para acceder a los espacios públicos de calidad más próximos (corredor verde de Av. Sarmiento o superficies verdes del Aeropuerto).

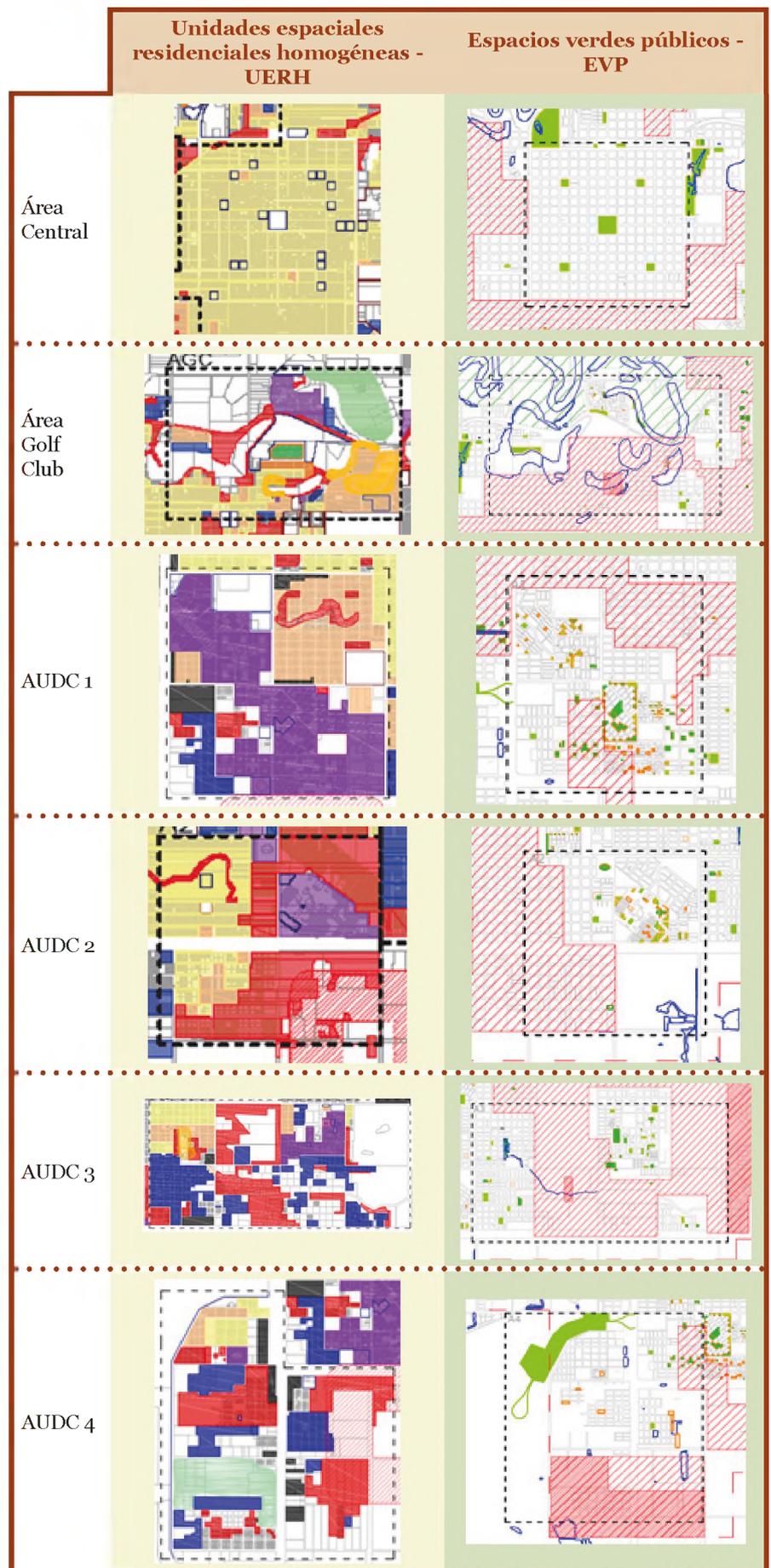
En el *Área 6* se encuentra el Parque Caraguatá, con una superficie próxima a las 100 ha que ofrece muestras de gran valor paisajístico, sin embargo, y además de encontrarse en estado de ruina y abandono, también carece de uso por no poseer buenas condiciones de accesibilidad y conectividad metropolitana, los habitantes del sector no pueden acceder a éste por falta de urbanización de las vías que lo vinculan. Al igual que otras partes del área norte del AMGR, este sector posee la particularidad de un territorio de condiciones habitables junto con la presencia de cauces de agua y situaciones de valor paisajístico. Sin embargo, y al igual que el Parque Caraguatá, estos recursos no se encuentran actualmente aprovechados.

El *Área 7* se caracteriza por la presencia de tres parques públicos (espacios de dominio público con diversos grados de intervención): Parque Avalos, Parque 2 de Febrero y Parque de la Democracia. Los dos últimos en relación directa con corredores verdes principales de la ciudad, avenidas Sarmiento y Lavalle, vías que poseen anchos parterres centrales que funcionan como corredores verdes que dan continuidad a la vegetación con otras superficies verdes de la ciudad, y que por momentos también hacen de vías de circulación recreativa y deportiva para ciclistas y peatones. Debido a condiciones de emplazamiento propias de un área físicamente fraccionada por la presencia del sistema lacustre del Río Negro, estos parques se disponen con mejor accesibilidad

hacia afuera del área, en relación a las avenidas que la limitan y desde el área central, con mayor presencia de usuarios de toda el área metropolitana, y relaciones más limitadas con los sectores del territorio habitado inmediatamente próximo. De las 6 chacras que forman área, la mayor densidad de población se localiza en los sectores más cercanos al centro, en una superficie aproximada de 2x2 chacras, sobre un territorio con discontinuidades de ocupación y accesibilidad por la presencia del agua; es además donde se localizan -hacia el centro y sur del área- los parques antes mencionados. De estas 4 chacras, gran parte de las 2 chacras del norte se encuentran a más de 400 de los grandes parques con que cuenta el área. Por un lado, los parques de esta área se presentan como superficies que articulan el encuentro entre la trama ortogonal de la ciudad y el río. De esta forma los espacios presentan sus lados condicionados por el contacto con la rectitud de las avenidas del trazado urbano, y también por la organicidad del contacto con el agua. Estas extensas superficies verdes pueden ser entendidas como puntos extremos o puntos de remate de la trama urbana o el territorio habitado, pero también como superficies nexa entre ciudad y sistema fluvioacustre, y principalmente como alguno de las pocas posibilidades de encuentro entre los ciudadanos y el paisaje natural. Por otro lado, la Av. Sarmiento es la avenida de acceso principal al centro de la ciudad que posee las mayores posibilidades de visibilización del paisaje, y que presenta además un parterre central ancho y una serie de espacios verdes próximos que componen el sistema de espacios verdes públicos más utilizados para actividades deportivas y recreativas.

Reflexiones finales

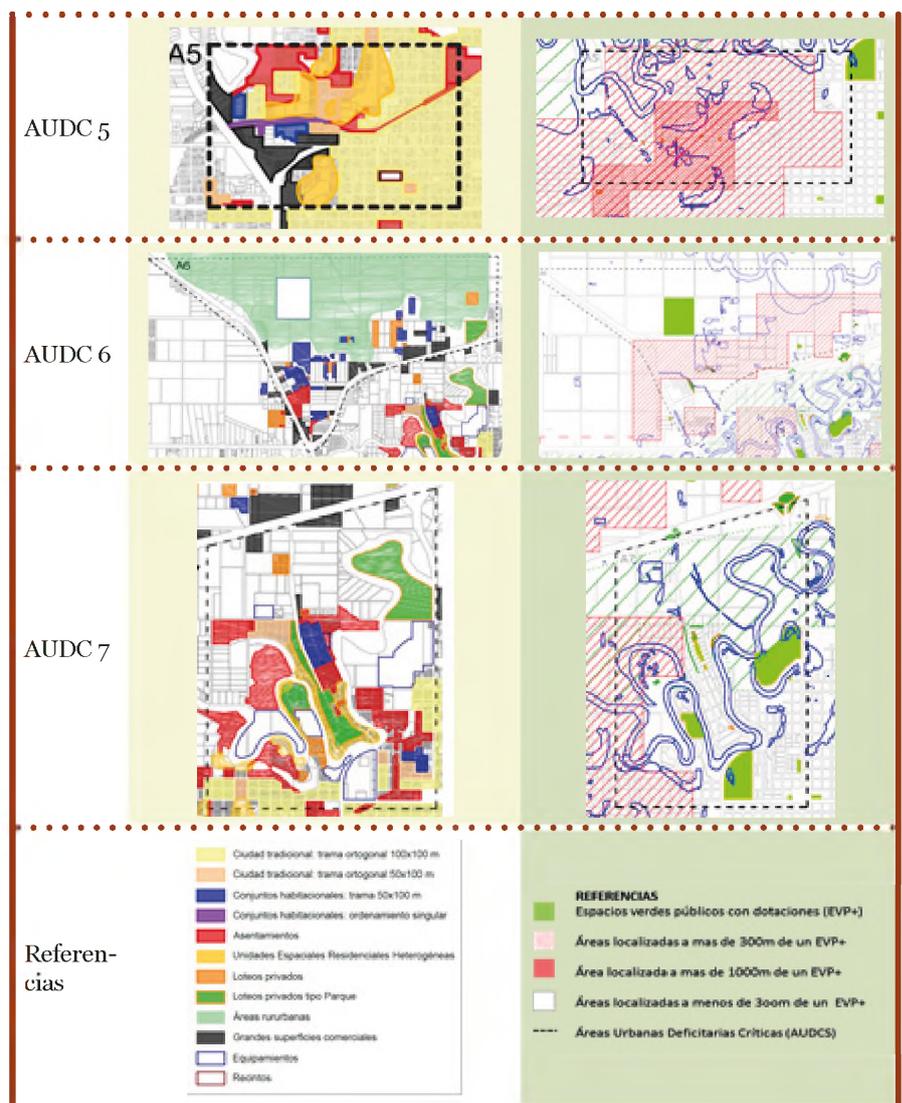
A partir de lo expuesto en este escrito, podemos observar como la trama tradicional central del AMGR presenta EVP+, que desaparecen hacia la periferia. En el marco deficiencia



rio de la periferia, los conjuntos de viviendas construidos por el Estado, (sobre todo los grandes conjuntos) presentan el mayor número de EVP, aunque de tamaño y calidades significativamente inferiores a los del área central. Estos terminan sirviendo a los fragmentos de la trama tradicional de la ciudad que en el proceso de expansión no incluyó reservas correspondientes. Estos EVP, están rodeados de calles deficitarias en aceras y calzadas, es decir, que la accesibilidad a ellos está condicionada por la discontinuidad de las aceras y la suburbanización de las calzadas, la gran mayoría de ellas de tierra.

Respecto de los EVP de los conjuntos habitacionales, su análisis en profundidad mostró que por lo general cuando están intervenidos reproducen los estándares urbanísticos de los barrios donde se insertan, cristalizando las diferencias existentes entre éstos. La identificación social de estos espacios está signada por la referencia al barrio que los contiene y cuyos vecinos en general lo gestionan frente a la ausencia del Estado. Ejemplo de ello son las voces que naturalizan esta relación: la Plaza “del” barrio La Liguria, el parque “del” Barrio Nuevo Don Bosco. Con excepción de algunas plazas que por estar localizadas junto a ejes importantes de circulación son visibles y frecuentados por personas de distintos barrios, en general estas plazas barriales se encuentran prácticamente invisibilizadas. Son ignoradas por el resto de los habitantes de la ciudad porque no forman parte de los recorridos habituales y porque no escapan a las condiciones de difícil accesibilidad de las áreas donde se encuentran emplazadas. (Alcalá y Ledesma, 2015)

En cuanto a la macromalla circulatoria, fuera del área central, a excepción de la Av. Sarmiento, las avenidas pierden los parterres centrales, la cubierta vegetal y el arbolado, y todo tipo de dotaciones más allá de la iluminación básica. En todas ellas, las aceras no son continuas y no se encuentran urbanizadas. Por



tanto, estas avenidas no logran suplir o complementar la carencia de EVP, ni favorecer la llegada a ellos. A la distribución inequitativa de los parques urbanos, se suma entonces la dificultad de llegada a ellos desde las áreas periféricas.

La situación ideal de homogeneidad e igualdad de condiciones y oportunidades en toda el AM, semejante a la isotropía físico-funcional del área central, no se cumple, ya que las dotaciones del espacio urbano se concentran en ella y se diluyen gradualmente hacia sus periferias. Así pueden observarse déficits y fuertes contrastes entre el área central y las áreas periféricas del AMGR, pero también al interior las áreas estudiadas. En ellas, las funciones sociales que se espera que el EP fomente y posibilite sufren un proceso de inversión que resultan en mayor inequidad y dife-

renciaciones negativas entre barrios, a partir de déficits físicos-espaciales que afectan directamente a las vidas de las personas que en ellas residen. Nos referimos a déficits físicos-espaciales que inhiben los procesos de socialización entre vecinos de una misma área que residen en barrios o UERH diferentes, y entre éstos y otras áreas del AMGR, a la carencia o a la inaccesibilidad a espacios públicos- calles, veredas, plazas y parques- que estén preparados para el ocio, el contacto social, el reconocimiento con los otros, para la construcción de identidades comunitarias y barriales. Afectan también al desplazamiento, la movilidad y la conectividad respecto a otras áreas de la ciudad, propiciando así, situaciones de aislamiento, entre otras carencias y déficits que día a día deben ser salvadas por los habitantes de estas áreas, por medio

estrategias particulares (dependencia exclusiva de vehículos particulares, concurrencia a EVP+ lejanos al área, entre otros).

La diferenciación que alcanza el espacio público en su trama fundacional (cuadrante central) y en el territorio urbano real actual, se verifica completamente. De acuerdo a trabajos previos realizados por el equipo de investigación, las formas de producción de suelo urbano más frecuentes en esta área metropolitana son: la correspondiente a producción de conjuntos de vivienda por parte del Estado, la producción de asentamientos informales y en menor medida la expansión progresiva de la ciudad tradicional por contigüidad, así como la producción de loteos privados. Estas formas de producción del suelo, regidas por sus propias lógicas de aprovechamiento de oportunidades de localización, de rentabilidad, de explotación de las infraestructuras, equipamientos y servicios ya disponibles, se yuxtaponen en el territorio sin considerar el resultado urbano final, ni la continuidad entre los fragmentos producidos (Alcalá y otros, 2016).

Los procesos fragmentados de producción de suelo, sin planificación general anterior a ellos, arroja como resultado, un territorio donde el espacio público es en principio, discontinuo. Pero, además, lejos de ser universal, isótropo e indiferenciado, es cambiante cualitativamente en función de cuál ha sido el proceso que le dio origen. Esto tiene dos derivaciones: por un lado, ese espacio público, en lugar de constituirse en el espacio que engloba de manera homogénea y genérica a todas las partes de la ciudad y que por tanto las integra de manera equivalente, se configura como espacio de las diferencias.

Si como dijimos el EP es el espacio que hace visible la ciudad, en este caso se convierte en el espacio desde donde pueden observarse las diferencias de un sector de la ciudad respecto de los otros. El EP es, en unos casos, un instrumento de distinción y de concreción de distancias sociales

buscadas, y en otros, es una marca, un sesgo, de una forma de habitar la ciudad al margen de lo establecido hegemónicamente. Las discontinuidades, sumado a la monofuncionalidad residencial (característica frecuente en los nuevos barrios residenciales) hacen que el espacio público, lejos de propiciar la coexistencia de extraños, sea un espacio donde prevalecen personas de semejante perfil social y donde la presencia de una persona externa al barrio sea vista o identificada como externa (por oposición al espacio de todos).

De este modo, el espacio público fragmentado, en lugar de propiciar el encuentro o la coexistencia entre diferentes, la sobrecarga funcional que lo dota de vitalidad y seguridad (Jacobs, 1961; Bohigas, 2004), de garantizar el anonimato o la desatención cortés de quienes lo usan (Delgado, 2007), propicia su subutilización entre iguales. Solo es usado o recorrido por quienes viven en un mismo barrio y la presencia de cualquier persona extraña a éste es percibida como una amenaza. Los fragmentos, débilmente atados o ligados a la ciudad, son espacios desconocidos por la gran mayoría de aquellas personas que no residen en ellos. Al no ser transitados, son áreas invisibles desconocidas, omitidas. Y en este caso, otra vez, surgen diferencias entre áreas que son desconocidas, aunque no quisieran serlo, y áreas que lo son como parte de un proyecto que apunta justamente hacia la exclusión visual, la reserva de una vida desvinculada del espacio ordinario de la ciudad.

A las dificultades de accesibilidad se suma con frecuencia la presencia de límites topográficos naturales (lagunas) y de infraestructuras de escala metropolitana que sirven a la ciudad, pero cortan o seccionan a los barrios donde se extienden (terraplén de defensas, canales a cielo abierto) lo cual acentúa la dificultad de relacionamiento visual y funcional con ellos. La localización en territorios aislados, en barrios periféricos poco frecuentados, y su es-

casa visibilidad, da lugar a la falta de mantenimiento por parte de los municipios que invierten por el contrario en los sitios de mayor visibilidad e impacto social. Las características anteriores y el abandono contribuyen a reforzar en el imaginario colectivo la idea de lugares inseguros. En estos casos, el espacio público no pone en valor su entorno, sino que lo degrada, en lugar de contribuir a su condición ambiental general la perjudica, en ellos se observan micro basurales, malezas altas. En otras ocasiones son objeto de procesos de privatización y de ocupación con construcciones precarias destinadas al estacionamiento de autos.

La relación física casi exclusiva de estos espacios con un barrio, lejos de contribuir a lo que en teoría produce el espacio público, contribuye al uso exclusivo de las personas del propio barrio y al extrañamiento frente a la presencia de otros vecinos. En aquellas plazas o parques que cuentan con algún tipo de dotaciones como juegos o canchas, los habitantes de los barrios manifiestan contrariedad cuando son utilizados por jóvenes de otros barrios. Concatenadamente, los procesos de vandalismo siempre son atribuidos a los "otros". En estos fenómenos merece considerarse también que, frente a la ausencia del Estado, los vecinos directos a estas plazas o parques son quienes los cuidan y quienes gestionan las escasas intervenciones que en ellos se realizan, lo cual abona a la idea de pertenencia y de derechos adquiridos sobre un espacio que es considerado espacio "del" barrio. (Alcalá y Ledesma, 2015).

Referencias bibliográficas

- Alcalá, L. y Ledesma, E. (2015). “Espacios públicos que integran o excluyen, caracterización de las plazas y parques de un área urbana deficitaria crítica”. La Plata: XXXIV Encuentro y XIX Congreso Arquitectónico - Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad Nacional De La Plata.
- Alcalá L.; Pelli, B.; Cerno L.; Ledesma, E.; Olmedo, R. y Giró, M. (2016). Patrones urbano-ambientales de configuración territorial en el Gran Resistencia. Resistencia: Encuentro de Geohistoria Regional- IIGHI-CONICET/UNNE.
- Alcalá L.; Pelli, B.; Cerno L.; Ledesma, E.; Olmedo, R. y Rus, F. (2017). “Caracterización urbano ambiental de una selección de áreas periféricas del Gran Resistencia”. Jornadas de Comunicaciones Científicas y Tecnológicas, FAU-UNNE.
- Barreto, M. y otros (2014). “Áreas urbanas deficitarias críticas: Definición operativa desde una perspectiva integral del hábitat social”. Jornadas de Comunicaciones Científicas y Tecnológicas, FAU-UNNE
- Bohigas, O. (1985). *Reconstrucción de Barcelona*. Barcelona: Electa.
- Bohigas, O. (2004). *Contra la incontinencia urbana. Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*. Barcelona: Electa.
- Delgado, M. (2007). *Sociedades Movedizas*. Barcelona: Anagrama. Jacobs, (1961)
- Gorelik, A. (2004). *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.
- Jacobs, J. (2011) [1961]: *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Barcelona: Capitan Swing.
- Solà Morales, (1997). *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: UPC.