



INSTITUTO DE INVESTIGACIONES
GEOHISTÓRICAS RESISTENCIA - CHACO

03, 06 – 10 **SEP 2021**

ACTAS DIGITALES DEL
**XL ENCUENTRO
DE GEOHISTORIA
REGIONAL**

IX SIMPOSIO

La producción científica en el NEA. Debates y
nuevos horizontes para pensar las ciencias sociales
en la Región

CONICET



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DEL NOROESTE

I I G H I



Bradford, Maia

Actas Digitales del XL Encuentro de Geohistoria Regional : IX Simposio : la producción científica en el NEA : debates y nuevos horizontes para pensar las ciencias sociales en la Región / Maia Bradford ; Karen Dellamea ; Lucía Caminada Rossetti ; compilación de María del Mar Solís Carnicer ; Mariana Leconte. - 1a ed compendiada. - Resistencia : Instituto de Investigaciones Geohistóricas, 2022.

Libro digital, DXReader

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-987-4450-13-5

1. Historia. 2. Geografía. 3. Antropología. I. Dellamea, Karen. II. Caminada Rossetti, Lucía. III. Solís Carnicer, María del Mar, comp. IV. Leconte, Mariana, comp. V. Título.
CDD 907

Actas Digitales del XL Encuentro de Geohistoria Regional. IX Simposio sobre el Estado Actual del Conocimiento del Gran Chaco Meridional

Compiladoras

Dra. María del Mar Solís Carnicer

Dra. Mariana Leconte

Diseño y Diagramación

DG. Cristian Toullieux

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

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

www.iighi.conicet.gov.ar

iighi.secretaria@gmail.com

ISBN 978-987-4450-13-5

Queda hecho el depósito que marca la Ley 11.723



Licencia de Creative Commons

Este obra está bajo una licencia de Creative Commons **Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada** 4.0 Internacional.

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.es>

Calles de Corrientes: movilidad e inequidades

Pablo Rogelio Demarchi

*Facultad de Arquitectura y
Urbanismo (UNNE)*

1. Introducción

Considerando que, en el ámbito urbano, el espacio público más importante y universal es el sistema de calles (Herce y Miró, 2002) y que las calles no son solo el espacio físico de la circulación, sino que también son los lugares de desarrollo de otras actividades urbanas, como espacio de comunicación, de intercambio, de socialización, de emancipación, de actividades físicas y deportivas, espacio de reivindicaciones y de visibilización (Bohigas, 1985) entendemos que las mismas, además de vincular las partes de la ciudad entre sí, componen un espacio de actuación desde el cual es posible introducir mejoras en la calidad de vida de sus habitantes y que la movilidad en ellas es una condición propia del desarrollo de la vida urbana. En ese mismo sentido, Jane Jacobs (1961) coincide en que las calles y sus aceras son los principales lugares públicos de una ciudad y son sus órganos más vitales.

El estudio del sistema de calles es importante porque de ellas no solo depende la calidad ambiental que rodea a las viviendas (arbolado, alumbrado, señalización, desagües), sino que, además, 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. (Busquets, 1989). Las calles también denotan relevancia por ser aquellos lugares en donde se establecen lazos y conexiones, así como por ser los espacios en los cuales las personas transcurren gran parte de su día en los recorridos desde y hacia los lugares de la ciudad en los cuales satisfacen sus necesidades.

La presente ponencia expone los resultados de una investigación sobre una muestra representativa de calles de la ciudad de Corrientes, que avanzó en la tipificación, caracterización y análisis de las mismas considerando aspectos morfológicos, de usos, funcionales y ambientales.

Producto de la investigación se pudo determinar que no es posible plantear soluciones universales, sino el diseño y desarrollo de medidas ajustadas a las particularidades de las distintas calles que componen el sistema viario de la ciudad, para una correcta ejecución de políticas y acciones urbanas tendientes a producir mejoras en la movilidad y en la cualificación de este espacio público. Sin embargo, a pesar de las variaciones que se observaron en la red, se pueden encontrar tipologías de situaciones que se repiten. Estas tipologías permiten funcionar como elementos intermedios entre el extenso universo de vías existentes y los casos particulares.

A partir del análisis de las tipologías se visualizó, en general, una clara diferenciación del espacio público y en sus condiciones de movilidad correspondiente a la trama central fundacional y los sectores costeros adyacentes a ella respecto del resto de territorio urbano. Las particularidades observadas en las distintas tipologías permitieron identificar ventajas y situaciones problemáticas a partir de las cuales se pudieron plantear lineamientos generales orientados a la superación o mejora de las condiciones existentes, pensar acciones tendientes a resolver la accesibilidad universal (derecho al movimiento seguro y autónomo de toda persona cualesquiera sean sus capacidades), la adecuación ambiental del espacio público, la vitalidad (complementación de usos y actividades) y a promover un tipo de movilidad más sustentable (priorización peatonal, ciclista y de los medios de movilidad masivos, menos contaminantes).

Estas mejoras en el espacio público se plantean a fin de colaborar en el logro de ciudades más justas, equitativas e inclusivas. Al hablar de *ciudad justa y equitativa* se hace referencia a la posibilidad de garantizar al conjunto de los habitantes de la ciudad, sin importar condición social o económica, la libertad y posibilidad de movimientos en condiciones dignas durante el transcurso de la vida cotidiana. Asimismo, la noción de *ciudad inclusiva* refiere a reconocer el derecho universal a formar parte del espacio público donde se desarrolla la movilidad y de disponer de las condiciones básicas para garantizar autonomía y libertad de movimientos a quienes se desplazan por él. (Alcalá, 2016).

2. Configuración general del sistema viario de la ciudad

Se plantea un breve recorrido histórico para explicar en líneas generales hechos que fueron configurando la estructura de la red viaria actual. La ciudad fue fundada el 3 de abril de 1588, respetando un trazado de estilo español, con calles angostas y a partir de un casco fundacional. Hacia el siglo XX la ciudad encontraba su límite en las avenidas que hoy delimitan su “área central” con las instalaciones industriales y productivas hacia las afueras. Posteriormente, esas instalaciones fueron quedando absorbidas por el trazado urbano. A partir de la década del 70 se comienzan a ejecutar grandes planes habitacionales y en los últimos 40 años se construyen conjuntos habitacionales de escala más reducida que los anteriores. Estos hechos determinaron diversos tipos de producción del suelo urbano, tenidos en cuenta para elaborar la clasificación y tipificación de las vías.

Se reconoce como elemento determinante en la configuración de la red vial al Río Paraná, al situarse sobre la margen izquierda del mismo la ciudad vio limitado su crecimiento hacia el oeste, generando una expansión urbana hacia el este, noreste y sudeste, siguiendo ejes de avenidas que se transformaron en las principales vías que vinculan al área central con la periferia, por un lado, y a la ciudad con el resto de la región, por otro.

3. Tipologías de vías identificadas

Para explicar la manera en que se precisaron las tipologías de vías, a partir de las cuales se plantean los lineamientos orientados a la superación o mejora de las condiciones existentes, se hace uso de cuatro elementos fundamentales: **un cuadro síntesis de la clasificación de vías, un mapa integral de la red de vías, fichas de sistematización gráfica y una tabla comparativa de vías.**

El **cuadro síntesis de la clasificación de vías** y el **mapa integral de la red de vías** se construyeron teniendo en cuenta la clasificación establecida por el Código de Planeamiento Urbano de la ciudad combinado con la clasificación según las formas de producción del suelo urbano propuesta por Manuel de Solà-Morales en su texto “Las formas de crecimiento urbano” (1993). En el Código de Planeamiento Urbano se establecen los siguientes tipos de vías: **Red vial primaria - Red vial secundaria - Red vial terciaria - Red vial suplementaria o interna.**

Para el caso de **vías primarias y secundarias**, se respetó las especificaciones establecidas por el Código y se las identificó a cada una en la categoría correspondiente. Sin embargo, para el caso de las **vías terciarias y suplementarias** se decidió aunarlas en un solo grupo y, dado el gran universo de este tipo de vías en la ciudad se decidió establecer una subclasificación teniendo en cuenta las formas de producción del suelo urbano propuestas por Manuel de Solà-Morales. Es así que se las dividió en: **Vías de trama tradicional:** Esta categoría se subdividió en residencial (alta, media y baja), comercial e institucional - **Vías de conjuntos habitacionales:** Esta categoría se subdividió en conjuntos habitacionales de los ‘70/’80, conjuntos habitacionales de los últimos 40 años y Desarrollo Urbano Santa Catalina - **Vías de asentamientos irregulares o informales:** Esta categoría se subdividió en villas históricas y asentamientos nuevos - **Vías de ciudad jardín o barrio parque.**

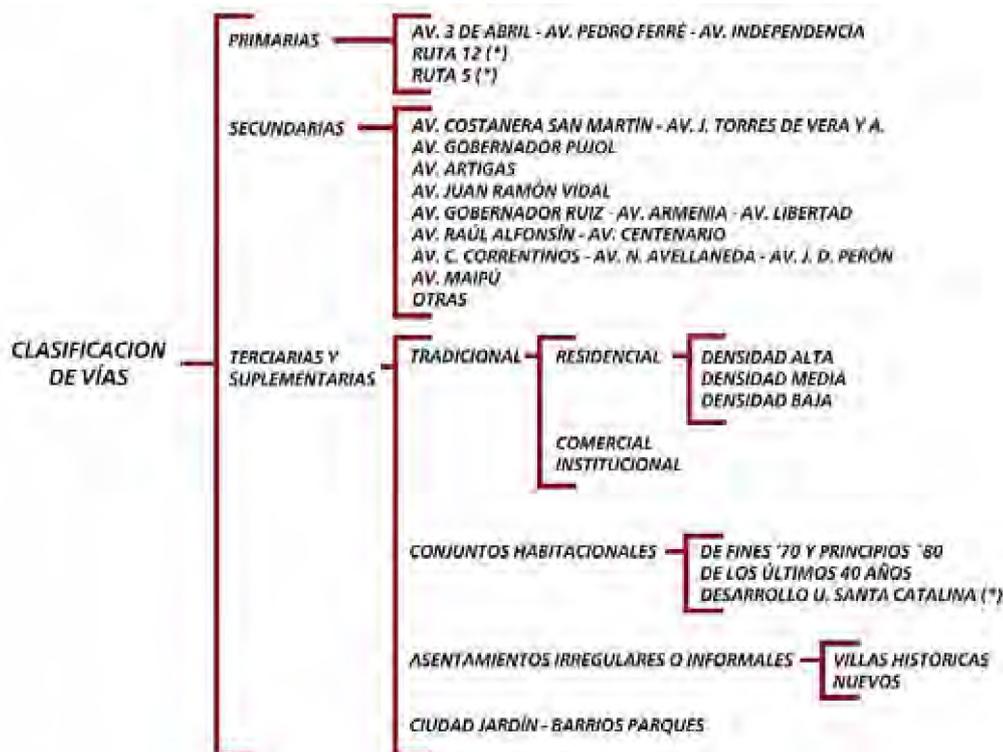
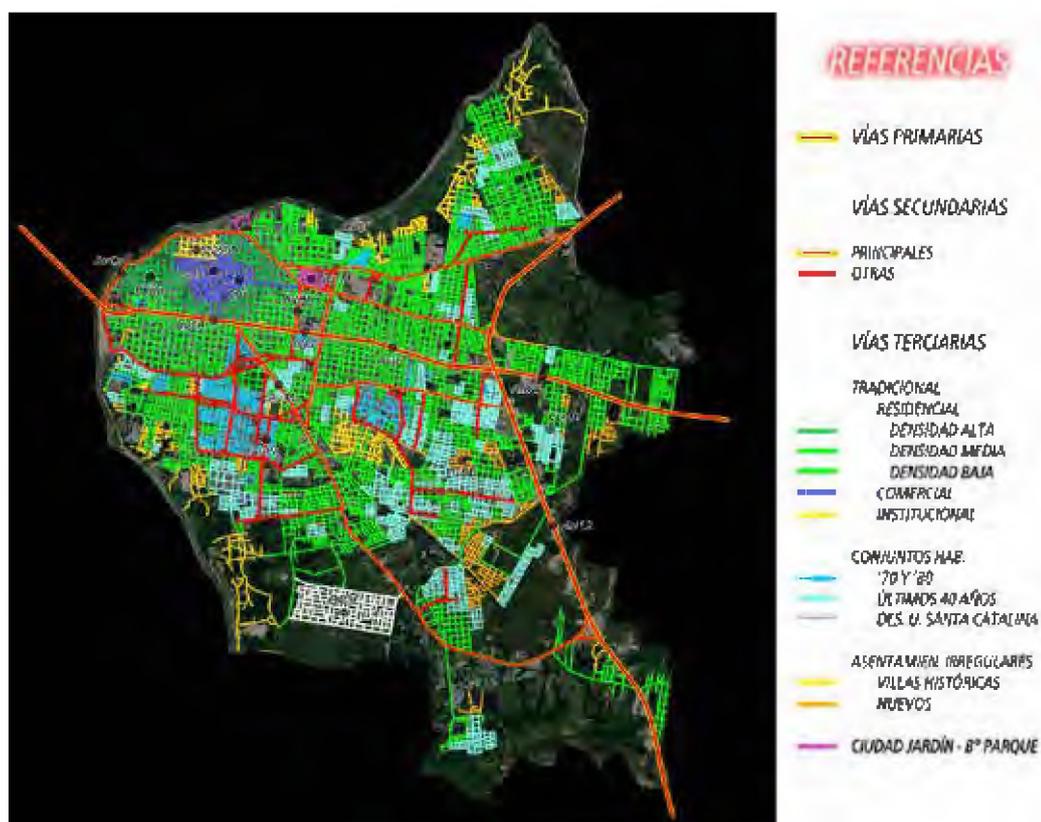


Imagen 1. Clasificación de calles de la ciudad de Corrientes. (Fuente: Elaboración propia).

Teniendo en cuenta la clasificación anterior, se continuó con la elaboración de un **mapa integral de la red de vías**. En él se reflejaron los diversos tipos de vías identificados en los diferentes sectores de la ciudad y se indicaron los puntos de la ciudad que posteriormente fueron tomados como muestras de tipos de vías para realizar fichas de sistematización gráfica.



Mapa 1. Mapa integral de red de vías. (Fuente: Elaboración propia en base a Google Maps, Google Street View y mapa interactivo de la Municipalidad de Corrientes).

XL ENCUESTRO DE GEOHISTORIA REGIONAL (2021)

En cuanto a las **vías primarias** se ven resaltados los corredores que vinculan la ciudad con el resto de la provincia y el país, por un lado, y distribuyen el tránsito a la red vial secundaria, por otro. Se encuentran en este grupo la avenida 3 de abril - Pedro Ferré - Independencia que vincula al puente general Manuel Belgrano con las otras dos vías primarias identificadas, la Ruta Nacional 12 y la Ruta Provincial 5 (ambas en proceso de transformación y especialización, a autovía en el caso de la primera y a avenida en el caso de la segunda).

En cuanto a las **vías secundarias** se las identificó como aquellos ejes de circulación rápida que conectan los distintos sectores urbanos, constituyéndose como ejes de irrigación, es decir, que garantizan la derivación y la accesibilidad hacia las tramas barriales. Por un lado, se destacaron como “importantes” aquellas vías que delimitan el área central de la ciudad (completando estas el único “anillo” que circunvala a un gran sector de la ciudad) siendo estas la avenida Costanera Gral. San Martín, avenida Juan de Vera, avenida Pujol y avenida Artigas y a aquellas que se vinculan en sus extremos a las vías primarias definidas en el punto anterior, encontrando en esta categoría a la avenida Gobernador Ruiz – Armenia – Libertad, avenida Ricardo Alfonsín, avenida Vidal -Chacabuco, avenida Cazadores Correntinos – Avellaneda – Perón y avenida Maipú. Por otro lado, se identificaron como “otras” a las vías secundarias que tienen uno de sus extremos vinculados a las primarias o a las secundarias definidas como “importantes”.

Enfocándonos en las **vías terciarias y suplementarias** se puede observar la subclasificación hecha en base a las “formas de producción del suelo urbano”. Las **vías de trama tradicional** corresponden, en principio, al área central que presenta una malla ortogonal aproximadamente regular de manzanas de 100 metros de lado, y dentro de esta área se identifican las subclasificaciones de vías comerciales y vías institucionales. Se aprecia que, durante el proceso de crecimiento de la ciudad, la trama regular fue alineándose a las grandes avenidas primarias y secundarias definidas anteriormente. Continuando con las **vías de los conjuntos habitacionales** se puede observar cómo estas produjeron una expansión discontinua hacia la periferia, notando la existencia en el sur y este de la ciudad de los grandes conjuntos de los ‘70/’80 dispuestos a una distancia más cercana con respecto al área central comparándolos con los conjuntos de los últimos 40 años o con el Desarrollo Urbano Santa Catalina. En cuanto a las **vías de asentamientos irregulares o informales**, en Corrientes, se identifican alrededor de 61 asentamientos (Alcalá y Rus, 2017), y como se aprecia en el mapa elaborado, la mayoría de ellos se localizan en áreas ribereñas bajas del norte y del sur, en bañados o en sectores deprimidos de esteros, fundamentalmente las villas históricas, mientras que la mayoría de los asentamientos irregulares nuevos se ubican en intersticios espaciales que se conforman entre los conjuntos habitacionales de menor escala de los últimos 40 años. Finalmente, considerando las **vías de ciudad jardín – barrio parque** se identificó al barrio Yapeyú, el cual, si bien es un barrio que surgió a partir de un programa de vivienda, al igual que los demás conjuntos habitacionales, posee un conjunto de particularidades, que le confieren características físicas y ambientales diferentes a los demás.

Determinadas las muestras, tomadas a partir del mapa de red de vías, se continuó con la confección de las **fichas de sistematización gráfica** (ver Imagen 2) de cada una de ellas. Estas fichas implicaron el estudio y análisis de cada una de las arterias tipológicas a partir de cuatro dimensiones: **morfológica, de usos, funcional y ambiental**.

Una vez confeccionadas las fichas correspondientes a cada una de las vías, se construyó una **tabla comparativa de vías** que permitió plasmar y cotejar los datos obtenidos de las mismas.

A partir de la tabla se extrajeron conclusiones a fin de caracterizar y analizar cada tipo de vía con mayor profundidad, se exponen así ciertas identidades propias de cada tipo de calle, sus principales problemas, las condiciones peatonales en general y en particular, las condiciones ambientales, entre otros. Este análisis permitirá establecer aquellos lineamientos que pretenden la mejora o superación de las condiciones existentes.

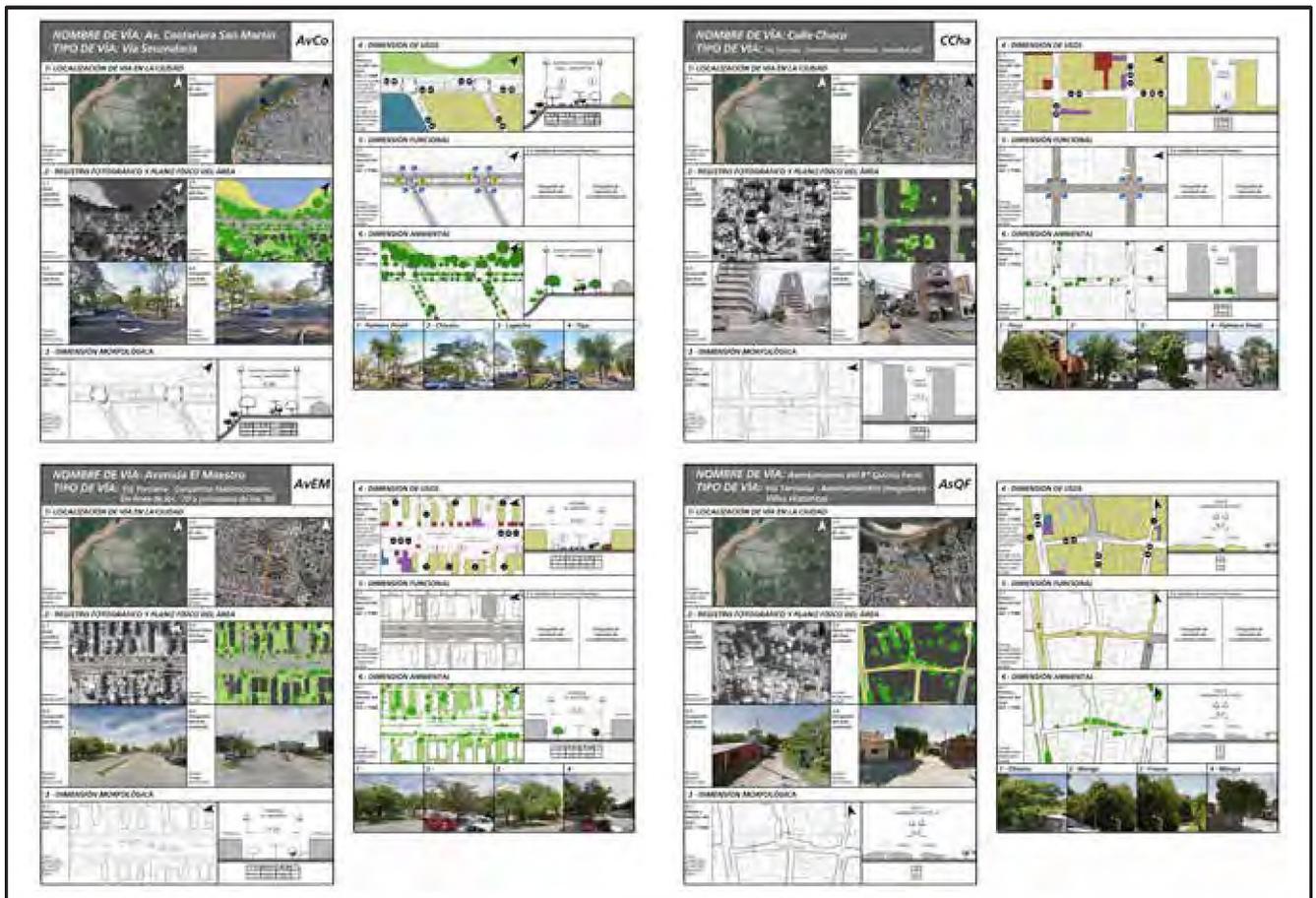


Imagen 2. Ejemplos de fichas de sistematización (16 en total). (Fuente: Elaboración propia).

VÍAS	ANCHO DE LM A LM (metros)	% SUPERFICIE DESTINADA A (*)				ÁREAS CADA 100 M	USO PRINCIPAL	ELEMENTOS DE ACC. UNIVERSAL (**)
		CIRCULACIÓN BICICLETA	ESTACION	PLATÓN	COBERTURA VEGETAL			
VÍA PRIMARIA (Av3A)	46,00	62,55%	6,90%	14,42%	16,12%	13	COMERCIAL	SI
VÍA SECUNDARIA (Av3a)	41,00	34,34%	13,95%	24,25%	27,46%	30	RESIDENCIAL - ESP. VERDES	SI
VÍA SECUNDARIA (Av4a)	24,50	57,43%	13,45%	27,18%	1,93%	5	EQUIPAM	SI
VÍA SECUNDARIA (Av4a)	26,30	54,00%	8,55%	30,21%	7,24%	3	MIXTO	NO
VÍA TERCIARIA TERCIARIA RESIDENCIAL (Cca)	13,20	38,70%	13,94%	46,79%	0,57%	9	RESIDENCIAL	SI
VÍA TERCIARIA TERCIARIA COMERCIAL (Cca)	13,20	0%	1,18%	98,32%	0,50%	6	COMERCIAL	SI
VÍA TERCIARIA TERCIARIA COMERCIAL (Cca)	13,20	42,81%	9,39%	47,80%	0%	0	COMERCIAL	SI
VÍA TERCIARIA TERCIARIA INSTITUCIONAL (Cca)	10,00	50,46%	18,73%	30,82%	0%	0	EQUIPAM	SI
VÍA TERCIARIA COMUNITOS HAB (AvEM)	37,00	52,23%	14,87%	16,01%	17,89%	12	RESIDENCIAL	NO
VÍA TERCIARIA COMUNITOS HAB (CLAB)	14,00	50,30%	10,42%	15,19%	24,09%	10	RESIDENCIAL	NO
VÍA TERCIARIA CIUDAD JARDIN (CJAM)	20,0/14,0	49,17%	14,19%	16,30%	20,34%	20	RESIDENCIAL	NO
VÍA TERCIARIA ASISTENCIALES IRREGULARES (AvQF)	6,00	100% (USOS COMPARTIDOS)				13	RESIDENCIAL	NO
VÍA TERCIARIA ASISTENCIALES IRREGULARES (AvBE)	8,00	100% (USOS COMPARTIDOS)				2	RESIDENCIAL	NO

(*) Superficie total aproximada correspondiente a un rectángulo cuyos lados mayores son una cuadra (100 metros lineales) y cuyos lados menores son el ancho de la vía de LM a LM.

(**) Se considera la existencia o no de algún tipo de elemento o dispositivo relacionado a los conceptos de accesibilidad universal (rampa para discapacitados, baldosas podotáiles, semáforos sonoros, etc).

Tabla 1. Tabla comparativa de vías. (Fuente: Elaboración propia).

4. Caracterización y análisis de cada tipo de vía pre identificado

4.1- Vía Primaria (Vía representativa: Avenida 3 de abril)

Se constituye como una vía de proporciones considerables (46,00 m de ancho de LM a LM) que atraviesa la ciudad en el sentido este – oeste y cuyos extremos son la Rotonda de la Virgen de Itatí y la cabecera del puente Manuel Belgrano. Se trata de una vía estratégica a nivel urbano y a nivel micro y macro regional que permite la comunicación de la ciudad con el resto de la provincia y del país. En esta ocasión se analiza el tramo denominado Avenida 3 de Abril, extendido entre la cabecera del puente Manuel Belgrano y la calle España. En toda la extensión de la arteria permanece constante la cantidad y tipos de carriles en toda su extensión, dos calzadas centrales utilizadas en mayor medida por transporte regional y pesado (camiones y acoplados) y dos calzadas laterales utilizadas en mayor medida por tránsito local y liviano. Las superficies establecidas a cada uso permiten identificar con claridad la **preponderancia del transporte rodado** en la muestra analizada, tal es así, que esta vía es la que mayor cantidad de área destina a circulación rodada y estacionamiento con un 62,55% y un 6,90% de superficie destinada a tales fines, respectivamente. Se continúa con un 14,42% de superficie atribuida a la circulación peatonal. En cuanto a **accesibilidad y movilidad** se evidencia la existencia de elementos tales como rampas para discapacitados y semáforos peatonales. Un problema identificado en este aspecto es que las sendas peatonales en algunos sectores se ven interrumpidas por los parterres que dividen las calzadas, provocando que las personas que cruzan la vía, ya sea a pie o en sillas de ruedas, deban costear este obstáculo saliéndose de la senda peatonal y volviendo a ingresar a ella luego. El uso predominante que se ha identificado es el comercial. Un 16,12% del área está destinada a cobertura vegetal. En relación a este último ítem, se han identificado alrededor de 13 árboles por cuadra, siendo en su mayoría palmeras que se disponen en los parterres entre las calzadas, también se han reconocido especies como tipas, lapachos y chivatos. Registrada su importancia como vía estratégica, se reconoce que la misma actúa como una barrera peatonal que “parte” en dos la ciudad dada la prioridad a la circulación de paso a través y que dificulta la comunicación transversal a ella. En ese sentido, es de destacar que proyectos propuestos para la construcción de un segundo puente que vincule la ciudad con la costa chaqueña contemplan esta realidad, proyectando vías de gran jerarquía que se dispongan cierta cantidad de kilómetros alejadas de la mancha urbana y que alivien el tránsito regional que circula por la avenida.

4.2- Vía Secundaria 1 (Vía representativa: Avenida Costanera)

Esta vía se constituye como un **paseo**, tanto peatonal como vehicular, de unos 2,5 km, a lo largo de la ribera del río Paraná. El tramo analizado en esta oportunidad corresponde a aquel comprendido entre calle Tucumán y avenida 3 de Abril. La superficie reservada a circulación rodada es del 34,34% y a estacionamiento un 13,95%. En cuanto a la estructura de la superficie de rodamiento se observan dos calzadas, una en cada sentido, con dimensiones desiguales, una de ellas de 9,00 metros de ancho y la otra de 12,00 metros de ancho (a fin de permitir el estacionamiento de vehículos en ángulo de 45°), separadas por un parterre de 6,00 metros de ancho. El tipo de tránsito que utiliza esta vía es liviano, es decir, motocicletas y autos particulares, no existiendo, actualmente, líneas de colectivos urbanos que circulen por la misma. Un 24,25% está ocupado por superficie reservada al tránsito peatonal. Aquí, al igual que en la vía antecedente, se observa la disposición de elementos de accesibilidad universal, sin embargo, se repite el problema de interrupción del paso de sillas de ruedas u otros elementos de soporte a través de los parterres, debiendo desplazarse por fuera de la senda peatonal para poder cruzar la arteria. El uso que se observa predominante en esta vía es el residencial a un lado y el de espacios verdes en el lado que “balconea” hacia el río, pues, como se mencionó en un principio, la avenida en general, pero este lateral junto con el parterre en particular, constituyen uno de los principales espacios de ocio, esparcimiento y apreciación del paisaje de la población local. Del cuadro también se extrae que un 27,46% de la superficie se encuentra ocupada por cobertura vegetal, encontrando alrededor de 30 árboles cada 100 metros. De

esta manera, se identifica y destaca a esta vía como aquella que cuenta con **mayor superficie cubierta por vegetación**. Entre una gran variedad de especies de árboles se identificaron en mayor medida a palmeras, chivatos, lapachos y tipas.

4.3- Vía Secundaria 2 (Vía representativa: Avenida Artigas)

Esta avenida forma parte de un conjunto continuo de vías de tránsito rápido que, similar a un anillo de circunvalación, **rodean y delimitan el área central** (avenidas Juan Torres de Vera y Aragón, Pujol, Artigas y 3 de abril). En esta arteria la superficie reservada al tránsito rodado es de un 57,43% (segundo mayor porcentaje en este ítem) y un 13,45% a estacionamiento. Se identifica una calzada única de 19 metros de ancho con dos carriles de circulación en cada sentido, delimitados por una demarcación horizontal pintada en el asfalto. En ambas manos se identifica circulación de tránsito liviano y de líneas de colectivos. El 27,18% de la superficie está ocupada por los elementos de circulación peatonal, en ese sentido, se observan la existencia de sendas peatonales y de rampas para discapacitados (aunque no en la totalidad de las esquinas). En la porción analizada existe una parada de colectivos, la misma se encontraba materializada con un pequeño cartel informativo sobre la línea que por allí circula, sin embargo, no existe una garita u otro elemento de resguardo adecuado para esperar el arribo del transporte público. El uso predominante es el de equipamiento, encontrando edificios correspondientes a establecimientos educativos, hospitales, empresas de provisión de energía, instalaciones deportivas, entre otras. La superficie constituida por cobertura vegetal es de un 1,93% y unos 6 árboles por cuadra, lo cual indica un déficit existente en relación a este ítem. Algunas de las especies identificadas corresponden a pinos, fresnos y ficus.

4.4 - Vía Secundaria 3 (Vía representativa: Avenida Maipú)

Esta vía secundaria, junto a las avenidas Libertad, Raúl Alfonsín, Independencia y Cazadores Correntinos, constituyen los principales ejes de circulación rápida que **vinculan el área central con la Ruta Nacional N° 12**, por un lado, y que **conectan los distintos sectores urbanos** garantizando la derivación y la accesibilidad hacia las tramas barriales, por otro. Basándonos en la tabla comparativa de vías, se observa que un 54,00% de la superficie se encuentra ocupada por tránsito rodado, distribuido en dos calzadas en ambos sentidos de 8,00 metros cada una separada por un pequeño parterre materializado por una angosta franja de hormigón (0,3 metros aproximadamente) y un 8,55% por espacios de estacionamiento dispuestos en dársenas reservadas para tal fin, siendo prohibido el estacionamiento en los laterales de la vía. Dada estas características, en esta arteria predomina tanto la circulación de tránsito liviano como de tránsito pesado (camiones y autobuses). En cuanto a la circulación peatonal, el 30,21% de la superficie se ocupa para este fin. En relación a ella, se observa la concreción de sendas peatonales en ciertas esquinas, más no se aprecian rampas para discapacitados, además, se observan importantes desniveles existentes entre aceras de lotes contiguos. En la porción analizada se disponen múltiples paradas de transporte público, sin embargo, nuevamente se utiliza un pequeño cartel informativo sobre la línea que allí circula, no existiendo ningún elemento de resguardo adecuado. El uso predominante sobre esta arteria es mixto, dándose el desenvolvimiento de funciones residenciales y comerciales en un mismo lote). En el sector analizado, un 7,24% de la superficie está constituida con cobertura vegetal, aunque sólo se identificaron 3 árboles por cuadra, observándose una sola especie, fresnos.

4.5 - Vía Terciaria, Tradicional, Residencial, de Alta Densidad (Vía representativa: Calle Chaco)

Esta calle se seleccionó como modelo prototípico de una **calle residencial característica del área central de la ciudad**. En el sector analizado, la superficie ocupada por el tránsito rodado y estacionamiento es de 38,70% y 13,94%, respectivamente, distribuidas en una calzada de un solo sentido.

En este sector, en general, se aprecia la circulación de tránsito liviano. Considerando la circulación peatonal, esta ocupa un 46,79% de la superficie total, siendo una de las vías con mayor porcentaje en este ítem. Esta superficie se distribuye en **dos aceras laterales de 3,00 metros cada una**, en este caso, la absorción de los flujos peatonales que se dan en esta vía se encuentra cubiertos de forma satisfactoria, aunque esto se da en **detrimiento de la superficie reservada a vegetación**. En las esquinas se ve la concreción de rampas para discapacitados, pero no se encuentran señalizadas las sendas peatonales correspondientes. El uso predominante es, como su nombre lo indica, el residencial, destacándose la existencia de torres de departamentos que alcanzan los 13 pisos de altura, alrededor de 40 metros. Como se mencionó en el párrafo anterior, se da un predominio de usos de las superficies repartido entre el tránsito rodado y peatonal, por ello la superficie dispuesta con cobertura vegetal es de solo un 0,57%, siendo una de las vías más deficitarias en este aspecto. No obstante, existe una cantidad importante de árboles cada 100 metros, contabilizando 9, la mayor parte de ellos se disponen en las aceras plantados en pequeños canteros (0,4 x 0,4 metros) que no alcanzan a constituir una superficie considerable para computarlos como cobertura vegetal a nivel del suelo.

4.6 - Vía Terciaria, Tradicional, Comercial 1 (Vía representativa: Peatonal Junín)

Esta vía analizada constituye el principal **paseo peatonal comercial** de la ciudad, condición que le confiere ciertas características que la singularizan. En principio, **no existen superficies destinada al tránsito rodado sobre el sector analizado**, y existe solo un 1,18% que corresponde a sectores destinados para carga y descarga de mercaderías de los comercios cercanos. Dado que se trata de un paseo peatonal, resulta evidente que esta vía es la que mayor porcentaje de superficie tiene destinado para tal fin, un 98,32%. En ese sentido, en los cruces con las vías transversales se observa la existencia de sendas peatonales demarcadas, rampas para personas con movilidad reducida y semáforos sonoros. Además, en una de estas vías transversales se aprecia la concreción de un sendero con baldosas podotáctiles. Se observa uniformidad en la nivelación horizontal y materialidad de la acera, así como el uso de mobiliario público, tal como pérgolas, faroles y bancos. El uso predominante de esta vía es el comercial, dotándola de un gran flujo peatonal durante el horario comercial. Sin embargo, al llevarse a cabo una única función casi exclusiva se observa un nulo movimiento de personas fuera de ese mismo horario. El predominio de la circulación peatonal y lo relativamente angosto de la vía (11,2 metros de LM a LM) hacen que la superficie destinada a cobertura vegetal sea muy baja, del 0,50%, observándose alrededor de 6 árboles por cuadra, constituidos mayormente por palmeras en canteros y enredaderas en pérgolas.

4.7 - Vía Terciaria, Tradicional, Comercial 2 (Vía representativa: Calle H. Irigoyen)

Esta vía constituye un modelo de arteria representativo del **tipo comercial en la zona central de la ciudad**. El sector analizado se seleccionó debido a que en él se practicaron ciertas **intervenciones en relación al tránsito peatonal**, estas intervenciones sirvieron como base para obras de la misma índole que luego fueron realizadas en otros ejes del casco céntrico. En principio, el 42,81% de la superficie es ocupada por el tránsito rodado, el cual circula por una calzada con dos carriles en sentido único, y el 9,39% por zonas de estacionamientos. Por la misma, circulan tanto tránsito liviano como unidades de transporte público (autobuses). En cuanto a la circulación peatonal, un 47,80% de la superficie es ocupada por ella, siendo, luego de la peatonal Junín, la vía con mayor porcentaje destinado a este tipo de tránsito. Las intervenciones practicadas en las **aceras laterales, de 3,00 metros cada una, conformaron una superficie continua y nivelada que permite el tránsito de sillas de ruedas, además, en estas reformas se añadieron faroles, basureros y motivos decorativos en el solado que unifican la imagen visual de esta vía**. También, se observaron rampas y sendas peatonales señalizadas en los cruces. En la porción analizada se observó la existencia de un sector de detención de transporte público, señalizado con un pequeño cartel informativo sobre la línea que por allí circula, no

contando con una garita u otro elemento de resguardo a fin de esperar el arribo del transporte público. El uso predominante en esta vía es el comercial, aunque también se observan múltiples lotes de uso mixto, los cuales cuentan con el desarrollo de actividades del tipo comercial en planta baja y residencial en plantas superiores. Si bien la absorción de los flujos peatonales que se dan en esta vía se encuentra cubiertos de forma satisfactoria, esto impacta en la disposición de superficie reservada a vegetación, encontrando un 0% por ciento de superficie destinada a tal fin y 0 árboles por cuadra, constituyendo, junto con las vías del tipo institucional, las de menor porcentaje en este ítem.

4.8 - Vía Terciaria, Tradicional, Institucional (Vía representativa: Calle 25 de Mayo)

Esta arteria fue seleccionada por constituir un modelo típico de una **vía institucional de la zona central de la ciudad**, entendiéndose como “institucional” a aquella vía en la cual las edificaciones predominantes en sus laterales llevan a cabo funciones relacionadas al **ejercicio de las tareas de gobierno y de administración del Estado**. Este tipo de calles se disponen en lo que originalmente fue el casco fundacional de la ciudad en tiempos de la Colonia, esto significa, que fueron planeadas y proyectadas teniendo en cuenta parámetros urbanísticos de aquel tiempo, lo cual le configuran ciertas características particulares. En el escaso ancho de la vía (10 metros de LM a LM) existe un predominio de la circulación rodada en el uso de las superficies, ocupando un 50,46% de la misma y un 18,73% en zonas de estacionamientos siendo, luego de la avenida 3 de abril, la vía que más superficie reserva para estos fines. La superficie destinada a circulación peatonal es del 30,82%, esta se da por **aceras laterales de 1,4 metros de ancho**, esto implica ciertos inconvenientes dado que al existir una **mayor intensidad de usos** se definen **mayores flujos peatonales** que se ven imposibilitados de circular por la misma de forma adecuada. Asimismo, se observa la existencia de rampas y sendas peatonales demarcadas en las esquinas. Como se mencionó en un principio, el uso predominante en los laterales es el de equipamientos institucionales, particularmente en el sector analizado se encuentran edificios tales como la casa de gobierno de la provincia y otros vinculados al desarrollo de tareas de diversos ministerios provinciales. Considerando el predominio de las funciones antedichas, combinadas con las alturas de las edificaciones laterales y lo angosto de la vía (lo cual genera un menor ingreso de luz solar), hacen que la superficie destinada a cobertura vegetal en el espacio público sea de 0% y que no existan árboles en las cuadras, siendo junto con las vías comerciales de la zona central, las arterias con menor superficie destinada a tal fin.

4.9 - Vía Terciaria, Conjuntos Habitacionales, De fines de los '70 y principios de los '80 (Vía representativa: Avenida El Maestro)

Esta sección analizada corresponde a aquellas arterias vinculadas a **grandes conjuntos habitacionales que se encuentran hacia el sur y el este de la ciudad**. En este caso, fue examinada una porción de avenida que presenta ciertas características comunes a las demás vías vinculadas a este tipo de producción del suelo, entre ellas, una **estructura circulatoria particular hacia el interior de cada barrio y equipamientos educativos, de salud, de seguridad y comercial propios de cada conjunto**. En el estudio de la vía se constató lo expresado por Alcalá y Rus (2017) quienes establecen que *“Hoy esta tipología, que en la mayoría de los casos responden a monoblocks de hasta 4 plantas, presentan un gran deterioro en el mantenimiento de los espacios comunes, de las formas de integración urbana, [...]. Se conforman como grandes barreras, presentando discontinuidades en la trama.”* En cuanto a la circulación rodada, esta ocupa un 52,23% de la superficie como medio de circulación, dispuesta en dos calzadas (separadas por un parterre de 1 metro de ancho con cobertura vegetal) con dos carriles de circulación en cada sentido, y un 14,87% en zonas de estacionamientos. En cuanto a ello, se evidenció la existencia de espacios reservados para este fin en los laterales de la avenida, estas áreas se constituyen en superficies de hormigón dispuestas entre los monoblocks, en algunos casos

estos lugares cuentan con cocheras particulares de cada unidad familiar y en otros casos se han construido locales con usos distintos al original (comercial) sobre estos espacios. En relación a la circulación peatonal, esta ocupa un 16,01% de la superficie total estudiada, esta se da por aceras laterales de 3,00 metros de ancho y caminos que derivan la circulación hacia los distintos monoblocks. El ancho de las aceras es apto para absorber el flujo peatonal que circula por ellas, sin embargo, presentan inconvenientes tales como **deterioro y falta de mantenimiento** en sus componentes (baldosas de hormigón) y la existencia de **escalones** que no permiten un cómodo desplazamiento a personas con movilidad reducida. Además, no se observó la existencia de elementos o dispositivos relacionados tendientes a promover la accesibilidad universal. El uso predominante en este tipo de vías es el residencial, el cual se desarrolla en monoblocks de hasta 4 plantas. No obstante, también se observó la situación de edificios con funciones comerciales en los laterales de la avenida, cuyos surgimientos se dieron posteriormente a la construcción del barrio. Finalmente, la superficie destinada a cobertura vegetal es de 17,89%, encontrando alrededor de 12 árboles por cuadra. Esta superficie se encuentra conformada fundamentalmente por canteros de 3,00 metros de ancho dispuestos en los laterales de la avenida.

4.10 - Vía Terciaria, Conjuntos Habitacionales, De los últimos 40 años (Vía representativa: Calle Luis María Babín)

Esta sección estudiada corresponde a un modelo típico de vías características de **barrios de viviendas construidos en los último 40 años**. Estos conjuntos habitacionales se caracterizan por disponerse en **tramas ortogonales de manzanas de 44/48 por 100 metros**, con tendencias a localizarse cada vez más lejos del área central de la ciudad. En los laterales de la arteria analizada se observa una tipología edilicia repetitiva de viviendas individuales de una planta y en lotes propios con tamaños y formas idénticas, aunque en algunas construcciones se observa que, con el transcurso del tiempo, cada propietario fue ejecutando reformas y ampliaciones a las viviendas. El espacio destinado a la circulación rodada y estacionamiento es de un 50,30% y de un 10,42%, respectivamente. Se identifica la circulación de tránsito liviano en una calzada de dos carriles, uno para cada sentido de circulación. La circulación peatonal se da por **aceras laterales de 1,2 metros de ancho**, ocupando un 15,19% de la superficie total. Si bien las aceras se encuentran niveladas horizontalmente, no se constata la existencia de rampas para personas con movilidad reducida o la demarcación de sendas peatonales en las esquinas. El uso predominante en estas vías es del tipo residencial, como se explicó anteriormente, dispuesto en viviendas individuales de una planta y en lotes propios con tamaños y formas semejantes. En cuanto a la superficie destinada a cobertura vegetal, se halla un 24,09% de la superficie destinada a ello y se encuentran alrededor de 10 árboles por cuadra, siendo **uno de los tres tipos de vías que más superficie destinan a vegetación**, entre las especies arbóreas que más se repiten encontramos a los chivatos, ficus y fresnos.

4.11 - Vía Terciaria, Ciudad Jardín (Vía representativa: Calle Gobernador Juan Esteban Martínez)

Esta tipología de arteria corresponde particularmente a aquella que se identificó únicamente en el Barrio Yapeyú. Si bien es un barrio que surgió a partir de un programa de vivienda, al igual que los conjuntos habitacionales analizados con anterioridad, este posee un conjunto de particularidades que le confieren características físicas y ambientales diferentes. Para la concreción de este barrio se consideraron **criterios paisajísticos**, es así, que se evidenció **tramas orgánicas**, una **estructura vial de calles y manzanas de formas singulares, viviendas individuales de perímetro libre y alta calidad y parcelas de formas variables y de gran tamaño**. Por ello, la arteria analizada no es uniforme en su ancho en los 100 metros de longitud tomados como muestra, en ese sentido, 50 metros corresponden a una vía de un solo sentido de circulación de 14 metros de LM a LM y otros 50 metros conciernen a una vía curva de dos sentidos de 20,55 metros de LM a LM con un parterre arbolado en medio. En

este sector analizado las superficies destinadas a circulación y estacionamiento del transporte rodado, fundamentalmente transporte liviano, corresponden al 49,17% y al 14,19%, respectivamente. El espacio destinado a la circulación peatonal corresponde al 16,30% de la totalidad. Este desplazamiento se da por **aceras de 1,00 metros de ancho**, en general, se observó que algunas de ellas se hallaban modificadas por los propietarios de los lotes, quienes la remodelaron y reconstruyeron con materiales seleccionados por ellos, sin embargo, en ciertos sectores se evidenció la situación de las aceras originales construidas en un principio, estas se encontraban en un avanzado estado de deterioro. Asimismo, no se constató la presencia de elementos de accesibilidad universal en la cuadra analizada. El uso predominante en este tipo de vías es el residencial. En cuanto a la superficie destinada a cobertura vegetal, esta es de un 20,34% del total y encontramos unos 20 árboles por cuadra, constituyendo, luego de la avenida Costanera, la vía con **mayor cantidad de especies arbóreas por cuadra**, siendo las más características los chivatos, fresnos y arbustos. Además, se destaca la situación de una plaza en el centro del barrio, coincidente con uno de los laterales de la vía estudiada, esto genera un valor agregado en la calidad ambiental del sitio, contribuyendo a aumentar considerablemente la superficie vegetal y la cantidad de árboles del sector.

4.12 - Vía Terciaria, Asentamientos Irregulares, Villas Históricas (Vía representativa: Asentamientos del Barrio Quinta Ferré)

Para el análisis de este tipo de vías se seleccionó un sector correspondiente a los asentamientos del Barrio Quinta Ferré, encontrándose el mismo en un **sector de ribera al norte de la ciudad**. Se la clasifica como villa histórica porque en el sitio se dio un proceso lento de ocupación espontánea y progresiva densificación. El tipo de producción de suelo de estos territorios responde a una lógica determinada de **tramas irregulares con tamaños y formas desiguales de lotes, ancho de calles insuficientes, pasillos y edificaciones precarias**. Por ello, en esta calle no existe un ancho constante de vía, determinándose un promedio de 6 metros de ancho de LM a LM. En el ancho de la vía **se disponen simultáneamente en un mismo espacio** las superficies destinadas a circulación rodada, estacionamiento, circulación peatonal y cobertura vegetal, por lo cual no es posible establecer porcentajes determinados para cada una de esos usos. Esta simultaneidad de usos, junto con el escaso ancho de la vía, genera inconvenientes en las condiciones de movilidad peatonal ya que no existen aceras materializadas, existen desniveles importantes en el terreno (corresponde a un sector edificado en las márgenes de un arroyo) y las condiciones de accesibilidad universal son nulas. Además, se suman otros conflictos, tales como, que el **servicio de transporte público se vea imposibilitado de circular dentro del barrio** o que los **camiones recolectores de residuos no puedan acceder** al interior del mismo para garantizar la correcta prestación del servicio (esto último deriva en la formación de mini basurales a cielo abierto). El uso predominante que se observó en este tipo de vías es el residencial. En cuanto a la cobertura vegetal, se observaron alrededor de **13 árboles** cada 100 metros, encontrando una mayor densidad arbórea en los sitios costeros del arroyo que pasa por el lugar.

4.13- Vía Terciaria, Asentamientos Irregulares, Nuevos (Vía representativa: Asentamiento Buena Esperanza)

Para el análisis de este tipo de arterias se seleccionó un sector correspondiente al asentamiento Buena Esperanza. En este caso, se lo clasifica como **asentamiento irregular nuevo**, caracterizado fundamentalmente por conformarse a partir de tomas colectivas planificadas, ordenadas y de muy baja densidad. Al igual que el tipo de producción de suelo tratado con anterioridad responde a una lógica determinada de **tramas irregulares con tamaños y formas desiguales de lotes, ancho de calles insuficientes, pasillos y edificaciones precarias**. Por ello, en esta calle tampoco existe un ancho constante de vía, determinándose un promedio de 8 metros de ancho de LM a LM. Aquí también, en el ancho de la vía se disponen **simultáneamente en un mismo espacio** las superficies

destinadas a **circulación rodada, estacionamiento, circulación peatonal y cobertura vegetal**. Sin embargo, considero que, en este caso, en el ancho de vía dispuesto se pueden determinar soluciones que atiendan a mejorar las condiciones de movilidad. Nuevamente se observan inconvenientes en las condiciones de movilidad peatonal no existiendo aceras materializadas y condiciones de accesibilidad universal nulas. El uso predominante que se observó en este tipo de vías es el residencial. En cuanto a la cobertura vegetal, se observaron alrededor de 2 árboles cada 100 metros, siendo una de las vías más deficitarias en este sentido, luego de las calles del área central.

5. Conclusiones

A continuación, se plasman consideraciones y lineamientos generales a partir de efectuar el análisis transversal de las dimensiones tenidas en cuenta al clasificar y tipificar las vías.

Considerando la **dimensión morfológica**, se aprecia que los anchos mayores se corresponden con las **vías de circulación primaria** y con aquellas **vías secundarias** que actúan como ejes de irrigación radiales que, partiendo desde al área central hacia las zonas periféricas, canalizan el mayor flujo circulatorio y garantizan la continuidad y comunicación de los diferentes tejidos. Es de destacar que, sin desconocer su importancia como canalizadoras de un volumen importante de tráfico rodado, en ocasiones estas vías conforman una “barrera urbana” que dificulta el paso del tránsito peatonal, por lo cual su presencia hace necesaria la concreción de soluciones tendientes a facilitar su paso a través por parte de los transeúntes. Las vías de menores anchos se corresponden con las terciarias, en particular, con aquellas correspondiente a los asentamientos irregulares. También se pueden percibir diferencias en las alturas de las edificaciones laterales, encontrando las mayores en las cuadras correspondientes a la zona central de la ciudad, mientras que las periféricas cuentan, en general, con construcciones de una o dos plantas en sus adyacencias.

Teniendo en consideración la **dimensión de usos**, podemos establecer una relación con la morfológica, en el sentido de que en las vías de mayores anchos (siendo una excepción la avenida Costanera) se prioriza casi exclusivamente el movimiento rodado y existen espacios reducidos asignados al peatón, con espacios destinados a la circulación de autos, motos, transporte público y pesado, así como estacionamientos, mientras que los espacios peatonales están descuidados, presentan barreras urbanas, discontinuidades o encontrándose sin urbanizar. En cuanto a las **vías terciarias** se observan situaciones diferentes, en aquellas arterias de las zonas periféricas se evidencia una situación similar a la descrita anteriormente, encontrando el escenario más crítico en las vías correspondientes a los asentamientos irregulares. No obstante, si bien se evidencia una predominancia de las superficies destinadas a circulación rodada, en las calles del área central los espacios peatonales sí se observan más cuidados y mejores tratados. En cuanto a los usos de las edificaciones laterales, en las vías de mayores anchos se da un predominio de los usos comerciales, mixtos y de equipamiento, mientras que en las vías terciarias se da un dominio de usos residenciales.

Para el estudio de la **dimensión funcional** se tuvo en consideración que, si bien la 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 (Alcalá, 2016), el análisis de esta dimensión se ajustó a la función circulatoria, incluyendo los distintos medios y modos de desplazamientos, es decir, tanto vehículos como peatones, y además consideró las condiciones de accesibilidad universal, entendida como el derecho al movimiento seguro y autónomo de toda persona cualesquiera sean sus capacidades. Así, se hace necesaria una diferenciación entre las vías de la zona central y aquellas de las zonas periféricas, observando desigualdades e inequidades entre ellas en cuanto a las condiciones de movilidad peatonal. En las vías del área central, al surgir de una trama regular colonial, se observa

un tamaño de sección de las calles muy restringido que ofrecen mínimos espacios de uso al peatón. Sin embargo, son las vías donde mejor se encuentra tratado el espacio público destinado para tal fin. En ese sentido, las veredas se encuentran materializadas, se observan nivelaciones horizontales en múltiples vías, sendas peatonales correctamente demarcadas y existencia de elementos de accesibilidad universal. En el caso de las arterias de las zonas periféricas, si bien el ancho de las vías permite generar mejores condiciones de movilidad peatonal, los espacios peatonales en muchos casos se encuentran descuidados y con nulos elementos tendientes a resolver los requerimientos de accesibilidad universal.

Teniendo en cuenta estas dos últimas dimensiones tratadas, **de usos y funcional**, considero fundamental reconocer una cuestión que impacta y diferencia la forma en que se desenvuelven los desplazamientos peatonales en la ciudad. Alcalá (2016) establece que la configuración universal de aceras y calzadas, (diferenciadas en general por los escasos centímetros que se formalizan y materializan en un cordón), regula formalmente, los tipos de usos posibles y que cuando esta calle genérica no existe, o no está integralmente urbanizada, se está en presencia de algún tipo de subordinación que afecta algún aspecto de la vida urbana de algunos de los residentes de la ciudad. Esto constituye una de las diferencias concretas que se han podido constatar entre los diversos sectores. En el área central esta configuración es percibida de una forma clara, no obstante, a medida que nos vamos alejando de esta área, esta disposición se va fragmentando según el tipo de producción de suelo que se trate, quedando intersticios en los que la relación se pierde completamente. Así, por ejemplo, al igual que en la zona central, esta configuración se percibe en las demás áreas de la trama tradicional, en la de los conjuntos habitacionales y en la de la ciudad jardín, más no se aprecia en la trama de los asentamientos irregulares. En repetidas situaciones, observadas, fundamentalmente en las zonas periféricas, se observa vías que fueron intervenidas con una consolidación de su calzada, pero no han tenido igual trato con las aceras. Así, se evidencia la necesidad de proyectos o programas tendientes a las concreciones de aceras con soluciones que obedezcan a criterios de accesibilidad y movilidad universal, permitiendo la conectividad entre barrios vecinos, los cuales en múltiples ocasiones se encuentran relacionados con áreas más alejadas y no con áreas más inmediatas.

Bohigas (1985) establece que uno de los *camino para la destrucción de la ciudad* fue el de aligerar la sobrecarga funcional de la calle, clasificando los usos y haciendo diversos tipos de vías que sólo absorben un sector. Es decir, negando los aspectos positivos de la superposición y la conflictividad que han caracterizado a la calle a lo largo de la historia. Por ello, es importante considerar soluciones que no supriman completamente los diversos usos que se dan en la calle. Aun cuando hacemos hincapié en la movilidad peatonal, el autor sostiene que debe reconocerse que la reducción de usos, y, concretamente, la ausencia del automóvil constituye una degradación de las cualidades sociales de la calle.

Enfocándonos en la **dimensión ambiental**, considero que el análisis de estos aspectos es fundamental para identificar las características de adecuación a las condiciones climáticas de temperatura y de capacidad absorbente del suelo frente a las precipitaciones. En el tratamiento de este aspecto se observa un déficit en esta cuestión, principalmente en las arterias correspondientes a la zona central (algunas no cuentan con ningún árbol por cuadra), donde el escaso ancho de las vías y el menor ingreso de luz solar dificultan mejorar estas condiciones. Considerando los conceptos vertidos en el tratamiento de los aspectos anteriores, estos sirven para incluir en el diseño o re-diseño de las vías la incorporación de especies arbóreas y de superficie vegetal absorbente, pudiéndose incluso plantear ejes verdes que vinculen sectores de la ciudad entre sí. No obstante, se establecen excepciones con mejores condiciones ambientales, que pueden ser aprovechadas, esto se observa en las vías de los conjuntos habitacionales de los últimos 40 años, en las de ciudad jardín y en la avenida Costanera. Siendo esta última aquella en donde encontramos la mayor superficie destinada a cobertura vegetal y la mayor cantidad de especies arbóreas por cuadra.

XL ENCUENTRO DE GEOHISTORIA REGIONAL (2021)

La detección y análisis de las diversas situaciones observadas, así como la elaboración de las conclusiones y lineamientos generales planteados persigue el objetivo de lograr una superación o mejora de las condiciones existentes de movilidad en la ciudad. El estudio de las múltiples situaciones permitió constatar que, si bien en todos los escenarios planteados es posible programar intervenciones en el espacio público, existen “sectores de ciudad” que hacen necesaria una intervención urgente a fin de salvaguardar las inequidades y desigualdades planteadas en el desarrollo del presente trabajo. Como se estableció en un principio, estas mejoras se plantean a fin de colaborar en el logro de una ciudad más justa, equitativa e inclusiva.

6. Referencias bibliográficas

- Alcalá, Laura (2010). “Panorama del espacio público en el Gran Resistencia. *Postales de las diferencias y de la indiferencia*”. 1º seminario las calles y el espacio público. Pensamiento, diseño, gestión y realidad. Organizado por el PI SGCYT Co01/08 y la FAU-UNNE, 23 y 24 de septiembre de 2010.
- Alcalá, Laura (2019). Discusiones sobre el espacio público de la movilidad. De la nueva agenda urbana (Quito, 2016), al territorio concreto del Gran Corrientes y Gran Resistencia. Ponencia Seminario de Políticas Urbanas. Organizado por el IPUR-FAU-UNNE.
- Alcala, Laura y RUS, Florencia (2017). Áreas Urbanas Deficitarias Críticas en Territorios con Hídrico. Análisis comparado de situaciones en las ciudades de Resistencia y Corrientes. Pp 1-22 Libro de ACTAS VII Seminario Internacional de Ordenamiento Territorial. LA NUEVA AGENDA TERRITORIAL: INNOVACIÓN, PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN. Universidad Nacional de Cuyo. SPU. Mendoza.
- Bohigas, Oriol (1985). Reconstrucció de Barcelona. Edicions 62. Barcelona, 1985.
- Bohigas, Oriol (2004). Contra la incontinencia urbana. Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad Editorial Electa. Barcelona, 2004.
- De Solà Morales, Manuel (1997). Las formas de crecimiento urbano. Laboratorio de Urbanismo de Barcelona. Univ. Politécnica de Cataluña.
- Jacobs, Jane (1961). Muerte y vida en las grandes ciudades. 1ª Edición en castellano 1967.