



Docencia
Investigación
Extensión
Gestión

**Comunicaciones
Científicas y Tecnológicas
Anuales
2011**



La información contenida en este volumen es absoluta responsabilidad de cada uno de los autores.

Quedan autorizadas las citas y la reproducción de la información contenida en el presente volumen con el expreso requerimiento de la mención de la fuente.

COMPILACIÓN:

Secretaría de Investigación

COORDINADOR EDITORIAL:

Arq. Mgter. Marcelo Andrés Coccato

COMISIÓN EVALUADORA:

Arq. Dra. Laura Alcalá // D.G. Cecilia Roca Zorat // Arq. Ana Lancelle // Arq. Carlos E. Burgos
Arq. Claudia Pilar // Arq. Herminia Alías // Arq. María Elena Fossatti // Arq. Dra. Paula Valdes //
Arq. Marina Scornik // Arq. Marcela Bernardi // Arq. Emilio Morales Hanuch
Arq. Daniel Vedoya // Arq. Mario Ruben Berent

DISEÑO GRÁFICO:

D.G. Dario Felix Saade

Imagen de portada: Casa de Ceramica del Arq. Wang Shu (2003-2006) Premio Pritzker 2012

Colaboración en Edición:

Lic. Veronica Berrini

© EDIFAU

Facultad de Arquitectura y Urbanismo

Universidad Nacional del Nordeste

(H3500C01)Av. Las Heras 727 | Resistencia | Chaco | Argentina

Web site: <http://arq.unne.edu.ar>

ISSN: 1666 - 4035

Reservados todos los derechos

Impreso en Corrientes, Argentina.

Junio de 2012



015. CONDICIONES DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD EN EL GRAN RESISTENCIA. TIPIFICACIÓN DE SUS PRINCIPALES PROBLEMAS

Alcalá, Laura - Foulkes, María D. - Pérez, Regina - Scornik, Marina -
Valdés, Paula - Bennato, Aníbal - González, Walter - Sorochin, Juan
mfoulkes@gigared.com

RESUMEN

Este trabajo expone un avance parcial de uno de los ejes de la investigación del PI SGCYT UNNE C001/08 "Espacio Público en el Gran Resistencia. Diagnóstico y Propuesta para el mejoramiento integral del sistema de calles" (Directora: Laura Alcalá). Dicho eje corresponde a uno de los principales problemas observados en el área de estudio: el de la movilidad y la accesibilidad urbanas.

*A partir de la **conceptualización teórica** sobre la importancia de la facilitación de la movilidad y la accesibilidad urbanas en el logro de una ciudad cohesionada, equiparadora de las oportunidades de sus habitantes para el desarrollo digno de sus actividades en un territorio metropolitano, se ha realizado un estudio que permitió identificar fuertes contrastes e inequidades en el Área Metropolitana del Gran Resistencia, en las condiciones de desplazamiento ofrecidas a los distintos usuarios del espacio público de acuerdo a su lugar de residencia y a sus modos de movilidad. En este trabajo se exponen **las causas de dichas desigualdades así como sus consecuencias y se presenta una tipificación desarrollada en función de las principales situaciones - problemas identificadas, que deberían ser objeto de proyecto y planificación para revertirlas.***

PALABRAS CLAVE: Espacio Público - Movilidad - Accesibilidad.

INTRODUCCIÓN

En el Área Metropolitana del Gran Resistencia las condiciones de movilidad y accesibilidad están fuertemente condicionadas como resultado de procesos de ocupación del suelo que no siempre tuvieron en cuenta las características del territorio físico de implantación, que no siguieron una distribución territorial equitativa de las Infraestructuras, equipamientos y servicios, que no fueron acompañadas adecuadamente por procesos de urbanización mínimos. Este territorio presenta contrastes entre áreas totalmente urbanizadas y otras suburbanizadas, entre un área colapsada a nivel de tránsito en horas pico como consecuencia de la fuerte centralidad ejercida sobre las otras, y áreas seriamente aisladas y marginadas. Por su parte, los procesos de urbanización seguidos y la gestión del espacio público priorizaron algunas formas de desplazamiento y algunas vinculaciones por sobre otras. La priorización del desplazamiento vehicular particular por sobre la oferta de transporte público y la ausencia de alternativas para una población mayoritariamente pobre que no puede disponer de ninguno de estos dos medios, dio lugar a la masificación del uso de motocicletas y al uso de carros tirados por animales todo lo cual incide en altos niveles de siniestralidad y de conflictividad que empeoran las inequidades socio territoriales afectando y resintiendo el ejercicio del derecho a la ciudad.

En este trabajo, **en una primera parte se desarrollan conceptualmente las implicaciones que tienen la movilidad y**

accesibilidad universales en el logro de un territorio física y socialmente integrado. En una segunda parte, se realiza una **descripción de las condiciones actuales de movilidad y accesibilidad en el territorio del Área Metropolitana del Gran Resistencia, se tipifican los principales problemas comunes y se tipifican aquellos específicos** identificados en áreas determinadas.

DESARROLLO

Algunos conceptos sobre movilidad y accesibilidad.

La movilidad constituye uno de los derechos esenciales, hace referencia a las posibilidades de satisfacción de las necesidades de conexión que incluyen motivos variados y espacios físicos y temporales diversos¹. Las condiciones de movilidad y accesibilidad en una ciudad se dirimen de manera física en el espacio público pero también de manera socio-económica en la medida que las posibilidades de desplazamiento y accesibilidad están supeditadas a la posibilidad de afrontar los costos del tipo de desplazamiento.

Desde la concepción de este marco teórico, el espacio público debe ser universal, es decir inclusivo del conjunto social y admitir y garantizar las distintas formas de desplazamiento de manera segura, digna y confortable. A partir de la inclusión del conjunto de usuarios posibles, las posibilidades de movilidad deben garantizar criterios de equidad en función de las mayorías, de la prioridad a los más vulnerables y de los medios de movilidad menos contaminantes, más sustentables y ecológicos. El espacio público debe ser - a través de las calles -, continuo, es decir, brindar la posibilidad de moverse libremente y a voluntad de un punto a cualquier otro, sin barreras arquitectónicas.

La movilidad entendida como derecho exige el desarrollo de políticas urbanas orientadas al desarrollo de territorios urbanos equitativamente comunicados e irrigados, y al fortalecimiento de la oferta de formas de movilidad más sustentables, saludables y ecológicas: peatón, bicicleta, transporte público, sin excluir a las demás formas de desplazamiento, dado que cada una responde adecuadamente a distancias espaciales y temporales diferentes. Inexorablemente, la posibilidad de fortalecer estas formas de desplazamiento alternativas al vehículo privado, requieren de una política territorial de descentralización y distribución equitativa de equipamientos y servicios, así como de la apuesta por la mixtura y complementación de usos.

Condiciones de movilidad y accesibilidad en el Gran Resistencia.

En la actualidad, las condiciones de movilidad y accesibilidad del Área Metropolitana del Gran Resistencia (AMGR) presentan importantes diferencias entre distintos sectores, expresando situaciones de inequidad y desequilibrio producidas como consecuencia de un desarrollo urbano no planificado, que siguió distintos criterios de urbanización y que propició la fuerte centralidad del municipio de Resistencia sobre los demás municipios que la integran, en particular, la centralidad del área fundacional sobre una cada vez más extensa periferia, y la centralidad de los centros municipales respecto también de sus propias periferias. Se trata de áreas que concentran la mayor, mejor y más variada oferta de equipamientos educativos, comerciales, administrativos, recreativos y culturales, y ejercen la dependencia cuasi obligada hacia ellas de extensas áreas residenciales.

En el marco de ese territorio, las diferentes condiciones en que se produce la movilidad metropolitana y se accede a los distintos puntos de destino obedecen a distintas causas. Algunas relacionadas con la estructura física del sistema de vías, o la manera en que estas se trazaron; otras relacionadas con el proceso de apertura y urbanización del sistema de calles es decir, los criterios y secuencias con que fueron siendo urbanizados los distintos ejes; otras

1- Sobre el derecho a la movilidad puede leerse: HERCE, Manuel, 2009. Sobre la movilidad en la ciudad. Editorial Reverté. Barcelona.

relacionadas con la gestión de la movilidad a partir de la infraestructura disponible) y por último con las características propias que adopta la misma movilidad en función de los rasgos socio económicos y culturales de los ciudadanos y de los medios de movilidad utilizados.

CONCLUSIONES

Las condiciones generales descritas dan lugar a problemas específicos en las distintas áreas que admiten ser tipificados por presentar rasgos comunes reconocibles en varias de ellas. Es posible pensar que esta tipología de problemas resulte una herramienta apropiada para desarrollar estrategias de intervención específicas que tiendan en conjunto a producir mejoras integrales.

- **Problemas Infraestructurales: Metropolitanos y Locales.**

Dentro de los **Problemas Metropolitanos** incluimos aquellos que impactan en la relación entre municipios y áreas urbanas entre sí, afectando la comunicación entre ellos. De acuerdo a las características del AMGR, este tipo de movimientos puede ser absorbido adecuadamente por la macromalla definida por las avenidas de borde de chacras, teniendo en cuenta que ofrecen las posibilidades de continuidad. Entendido así, el mayor problema radica en que ésta no está completa, tanto por no encontrarse enteramente abierta como por no contar en conjunto con estándares de urbanización mínimos a pesar de que en los últimos años se ha invertido fuertemente en ellas. Sin embargo, la necesidad de consolidar esta macromalla y la de resolver este tipo de problemas no son generalizables al conjunto del territorio metropolitano, dado que no es compatible con el área del río Negro y su sistema de lagunas, donde es preciso encontrar alternativas capaces de resolver la continuidad a lo largo sin afectar los cursos de agua y respetando las líneas de ribera.

Constituyen otros problemas metropolitanos los cortes producidos por las grandes infraestructuras cuyo desarrollo lineal, especializado, no permite cruces transversales con la frecuencia que la actividad urbana lo requiere (el canal pluvial de la Av. Soberanía Nacional, la Ruta Nacional N° 11, la Autovía Nicolás Avellaneda, determinados tramos de la línea del Ferrocarril Belgrano, el sistema de defensa del río Paraná y el sistema de defensa provisoria del río Negro).

Dentro de los **Problemas Locales** incluimos a aquellos que afectan hacia el interior de determinadas áreas y que impactan fundamentalmente en las condiciones de distribución, irrigación y accesibilidad, así como la relación con el entorno inmediato. Los problemas que caracterizan a estas áreas están directamente relacionados con la tipología de sus tramas, con los estándares de urbanización de sus sistemas de calles y con el tipo de injerencia que dicha área tiene en el conjunto metropolitano, y en su entorno inmediato.

Área Central de Resistencia. Área que ejerce la mayor centralidad del conjunto metropolitano. Si bien es el área que cuenta con la mejor infraestructura y los mejores estándares de urbanización al no formar parte de un sistema integral y planificado de distribución territorial de servicios y equipamientos y no formar parte de una gestión integral de la movilidad metropolitana, se caracteriza por presentar serios problemas de tránsito, retenciones, accidentes, insuficientes espacios de estacionamiento, etc., fundamentalmente en los días laborales y en particular, en sus principales ejes comerciales y administrativos. Como convergen las líneas de buses urbanos e interurbanos, sus calles son también las más sobrecargadas y afectadas por las áreas de ascenso y descenso de pasajeros, también de remises y taxis así como por vehículos de mediano porte. Por concentrar las sedes gubernamentales es también afectada por las manifestaciones, cortes de vías y grandes festejos patrios o populares. Si bien es el área que presenta mejores condiciones peatonales, al contar con aceras amplias, presenta un sinnúmero de barreras arquitectónicas.

Urbanizaciones Espontáneas. En estos casos los mayores problemas radican en la discontinuidad de las calles hacia el interior de los asentamientos y hacia los barrios vecinos, en los anchos irregulares y en muchos casos insuficientes

de vías, en la precaria urbanización de éstas, en general de tierra, en mal estado de conservación. En general en estas tramas la red peatonal es inexistente.

Conjuntos Habitacionales de Viviendas Colectivas. En estos, tanto los ejes vehiculares como la red peatonal presentan problemas de mantenimiento, los últimos presentan también apropiaciones indebidas. Estos conjuntos históricamente presentan problemas de integración con sus entornos inmediatos al no brindar continuidad a las calles.

Conjuntos Habitacionales de Viviendas Individuales en Lote Propio. En estos casos, los problemas característicos radican en la incomplicidad de las calles, el cambio de direccionalidad respecto de las calles del entorno lo que no favorece la integración, los bajos estándares de urbanización, calles de tierra no siempre transitables, la red peatonal reducida a una senda de ancho mínimo, la discontinuidad con las tramas existentes en el entorno, lo que condiciona la movilidad vehicular a unas pocas vías y no propicia la relación peatonal entre barrios próximos.

Tramas Tradicionales Incompletas. Estas áreas se caracterizan por presentar una estructura regular con continuidad en sus entornos inmediatos y por presentar un alto grado de consolidación edilicia. En ellas sólo falta resolver la urbanización definitiva del conjunto de calles y aceras, contando con un alto porcentaje de éstas ya urbanizado.

Bordes Lacustres y de Ríos. Se trata del encuentro de cualquiera de las tipologías anteriores con los accidentes naturales en los que en la gran mayoría de los casos no está resuelto el borde de circulación público, además de presentar condiciones de vulnerabilidad dependiente del nivel de las aguas en episodios de lluvias intensas.

Ejes Emblemáticos. En este caso, se trata de los ejes que históricamente contribuyeron al desarrollo de la comunicación metropolitana y al desarrollo particular de los municipios. Ejes a lo largo de los cuales la ciudad se fue extendiendo convirtiéndose en el principal conector con el resto de la ciudad y a lo largo de los cuales se fueron instalando comercios de pequeño, mediano y gran tamaño, talleres, fábricas, depósitos, etc. Estos ejes presentan complejidades funcionales fundamentalmente por la superposición de transportes pesados y livianos, las circulaciones de paso a través y la circulación local de distribución e irrigación, además del volumen de tráfico que presentan. Plantean en sí mismos la contradicción de ser para las áreas que sirven, el principal eje de comunicación y desarrollo pero también la gran barrera urbana y peatonal para la relación urbana transversal a ellos. Esto, sumado a un diseño netamente vehicular que desconoce prácticamente la circulación peatonal. Tampoco están preparados adecuadamente para el tránsito de motocicletas y bicicletas que constituyen los principales medios de movilidad de los residentes de los barrios que dependen de estos ejes para su movilidad cotidiana. Ejemplos: Av Alvear, la Av Castelli, la Diagonal Eva Perón y la Av San Martín en Barranqueras, la Avenida Sabán.

- Problemas de Gestión

Los problemas antes identificados tienen el agravante de que las infraestructuras viales no están correctamente gestionadas, por ejemplo: las soluciones ensayadas por los Municipios son parciales e independientes entre sí, no existe una administración planificada de la movilidad en el espacio público, no existen criterios sociales de prestación del transporte público, no existe una estrategia educativa orientada a revertir el comportamiento incívico de la población en el espacio público de la movilidad, etc.

BIBLIOGRAFÍA

- 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 C001/08. y la FAU-UNNE, Septiembre de 2010. ISBN 978-950-656-133-8
- Municipalidad de Resistencia, 2006. "Bases para el Plan Estratégico de Resistencia"
- Herce, Manuel, 2009. Sobre la movilidad en la ciudad. Editorial Reverté. Barcelona.