

**TIPOS DE SITUACIÓN HABITACIONAL Y PROBLEMAS DE ACCESIBILIDAD EN EL AMGR**

Alcalá, Laura I.

[lau\\_alcala@hotmail.com](mailto:lau_alcala@hotmail.com)

**Resumen**

En esta presentación se muestra una modalidad de diagnóstico de los tipos de situación habitacional en el Área Metropolitana del Gran Resistencia que se está ensayando en el IIDVi- FAU basada en la consideración de aspectos de carácter fundamentalmente urbanos. Partiendo de la consideración general de que una situación habitacional se define por aspectos que van mucho más allá de la disponibilidad legal de una vivienda digna, en este caso en particular, se aborda el problema de la accesibilidad y de la articulación de los distintos tipos de barrios al conjunto de la trama urbana.

**Palabras Clave:** AMGR- Situaciones habitacionales- Accesibilidad

**Antecedentes.**

La accesibilidad, entendida como la posibilidad de comunicación y acceso a cualquier punto de la ciudad, ha sido en la ciudad de Resistencia un parámetro urbanístico en general no tenido en cuenta a la hora de definir la factibilidad o no de un área a ser urbanizada con fines residenciales.

Entre las factibilidades técnicas exigidas por el Municipio para nuevas urbanizaciones residenciales aparecen parámetros relativos a la posible conexión a infraestructuras básicas, relativos a la no vulnerabilidad hídrica, etc, pero nada se especifica en relación a la articulación necesaria al sistema viario de la ciudad.

En los hechos, los distintos modos genéricos de producción de suelo urbano en Resistencia (1- la construcción de barrios nuevos de vivienda con la financiación o cofinanciación del Estado; 2- la ocupación y edificación progresiva de terrenos vacantes por parte del mercado; 3- los loteos privados; 4- la ocupación informal/ilegal de terrenos vacantes) tienen fuerte dependencia de alguna vía primaria, que garantiza una mínima conexión al resto de la ciudad y que constituye el canal a través del cual es posible hacer llegar a futuro el conjunto de infraestructuras.

Al no formar parte de los estudios previos exigidos, no se repara en el impacto que sobre el sistema viario existente tendrá la urbanización de cada nuevo fragmento urbano. Las consecuencias se verifican posteriormente de dos maneras: por un lado, la sobrecarga de solicitudes de algunas vías del sistema viario general incompleto en una ciudad cada vez más extensa; por el otro, la demanda espontánea progresiva por parte de determinados barrios de la mejora de las condiciones de accesibilidad.

Estas manifestaciones no siempre son leídas desde sus causas originales ni interpretadas integralmente. El colapso de determinadas vías (por ejemplo el de la Ruta Nº 11 o el de la Av Sarmiento), los índices de accidentes de tránsito, etc. son interpretados en términos del caos circulatorio, del aumento del parque automotor, etc. Pero aún cuando estos datos forman parte sustantiva del diagnóstico, no se advierte por ejemplo, del peso que sobre esta situación ha tenido y tiene la política habitacional desarrollada. Viceversa, al evaluar las condiciones habitacionales de determinadas áreas residenciales, o las causas que generaron determinados tipos y ejes de crecimiento, no se advierte la incidencia que sobre estos aspectos han tenido la apertura y /o urbanización de determinados ejes viarios.

La intencionalidad de esta presentación es poner en evidencia dos cuestiones: 1- el modo en que incide en las situaciones habitacionales las condiciones de accesibilidad y de urbanización del espacio público. Demostrar cómo la “accesibilidad condicionada” y la suburbanización del espacio público repercute en la segregación de determinadas áreas residenciales y en la fragmentación socio-espacial del Área Metropolitana del Gran Resistencia. 2- Poner en evidencia cómo el desarrollo de políticas autistas por un lado habitacionales y por el otro, las de carácter más urbano o infraestructurales, generan una ciudad cada vez más extensa y poco cohesionada.

El trabajo tiene su origen en una de las líneas de análisis de una investigación mayor en curso “Tipos de situación habitacional y su distribución espacial en el AMGR” (a cargo de Laura Alcalá, con la Dirección de Miguel Barreto con sede en el Instituto de Investigación y Desarrollo en Vivienda de la FAU)

### **Materiales y Métodos.**

La metodología de análisis siguió tres ejes complementarios:

- 1- La identificación y caracterización **morfo tipológica** de las formas de urbanización residencial
- 2- La reconstrucción de la historia urbana a partir de la interpretación de la relación que se fue estableciendo a lo largo del tiempo y en la extensión de la mancha urbana entre la urbanización de los principales ejes viarios y el tipo y emplazamiento de las formas residenciales del punto 1
- 3- La selección de una “**unidad urbana**” de análisis y de una muestra representativa de estas unidades en el AMGR a fin de identificar en ellas, “**problemas tipo**” en cuanto a accesibilidad, articulación entre barrios, espacio público, integración física y simbólica a la ciudad.

1- Para la identificación y caracterización morfo tipológica, las formas de urbanización residencial se han descrito a partir de: a- su modalidad de ejecución, considerándolas como el resultado de tres procesos básicos de P (parcelación), U (urbanización) y E (edificación), la forma en que éstos se sucedieron en el tiempo y los actores implicados en la ejecución y la financiación; b- según las características físicas generales del amanzanamiento y subdivisión del suelo, los estándares de urbanización y de la edificación, c- sus transformaciones en el tiempo y d- sus emplazamientos característicos .

2- La reconstrucción de la historia urbana tuvo la intencionalidad de descubrir la relación causa / efecto entre la urbanización de determinadas vías y el desarrollo de algunos de los tipos de urbanización antes mencionados así como también, entre algunos procesos de apertura, urbanización y / o mejora de algunas vías y transformaciones producidas en urbanizaciones preexistentes. En sentido inverso, ha interesado descubrir las transformaciones producidas sobre algunos ejes a partir de la aparición de determinadas urbanizaciones.

3- Para la selección de una unidad urbana de análisis se partió de la interpretación de la estructura urbana primigenia de la ciudad de Resistencia y de la vocación de ésta en tanto modelo urbano de referencia. De este estudio se identificó la **chacra** como la unidad urbana representativa en la medida que en ella se identifican los caracteres esenciales de la trama así como las pautas básicas de interrelación entre cada unidad edificable (la manzana) y el resto del territorio metropolitano. La chacra original, de 64 manzanas de 1 ha c/u (una de ellas destinada a plaza), separadas entre sí por vías de 20 m de ancho, circunvalada por avenidas de gran capacidad e irrigadas internamente por avenidas de 30m de ancho, asegura las condiciones mínimas de articulación de cada manzana al resto de la trama urbana, las condiciones ideales de irrigación, de

relación área residencial/ espacio verde, de relación espacio público/ espacio edificable.

En función de un estudio preliminar que permitió identificar diferencias con esta chacra original, se escogieron para iniciar el relevamiento 20 chacras representativas del Municipio de Resistencia.

#### **Discusión de Resultados.**

En función de las variables consideradas en el punto 1 se han identificado algunos tipos básicos como: la urbanización tradicional "*por contigüidad*", las urbanizaciones por "*paquetes*", las urbanizaciones de "*enclave*", las urbanizaciones "*intersticiales*", las urbanizaciones "*marginales*". A modo ilustrativo se describen algunos:

La forma de **urbanización tradicional** (proceso de urbanización y edificación que sigue el modelo fundacional de referencia), se apoyó básicamente en los ejes fundacionales de la ciudad mediante la urbanización progresiva de sectores contiguos a las áreas ya urbanizadas. Se caracteriza por la contigüidad del crecimiento y la progresividad tanto del proceso de ocupación del suelo, de edificación, como los de urbanización, provisión de infraestructuras y dotación de equipamientos y servicios. Este tipo de urbanizaciones ha demostrado una notable capacidad adaptativa a los procesos de transformación y densificación. No así a la adecuación topográfica en el sector norte de la ciudad. La cuadrícula tradicional es incompatible con el uso racional de las áreas topográficas fuertemente condicionadas por el sistema hídrico y no permite potenciar la relación sustentable con el paisaje natural.

La urbanización **por paquetes** surge en los años 70, con la implementación de una política habitacional basada en la construcción masiva de viviendas por empresas a través de procesos de licitación pública y mediante el sistema de adjudicación llave en mano. Su denominación obedece a las características físicas que surgen de la misma modalidad de ejecución: conjuntos habitacionales que incluyen la urbanización completa desde cero y las viviendas nuevas terminadas. Este tipo de urbanizaciones ya no necesita de la proximidad de áreas consolidadas para extender y prolongar vías e infraestructuras sino del vínculo a un **nexo** (en general vía de alta capacidad) a través del cual se garantice la conexión al conjunto de redes de infraestructura y la comunicación básica con el resto de la ciudad. Este tipo de urbanizaciones ha dado lugar a la aparición de **islas de urbanización** rodeadas por suelos aún no urbanizados, pendientes umbilicalmente de alguna vía importante. Aún cuando estas urbanizaciones han promovido la urbanización progresiva de los suelos vacantes intermedios, la condición de paquetes no se ha perdido en la medida que presentan tipos de ordenaciones y amanzanamientos singulares, parcelaciones regulares homogéneas y edificaciones igualitarias, rasgos urbanos propios (calles y aceras de ancho uniforme y con el mismo tratamiento). Con el tiempo, la degradación o vetustez afecta de un modo general al conjunto que apareció "todo de una vez". Sólo en determinados barrios donde las tipologías, el nivel socioeconómico de los residentes y la ordenación y calidad urbana y de las viviendas lo permiten o facilitan, con el tiempo se registran procesos de transformación que por la diversidad y riqueza de ésta se van mimetizando o integrando a la ciudad.

Las urbanizaciones **de enclave** son aquellas que tienen lugar en áreas topográficamente vulnerables a procesos de inundación y /o aisladas físicamente del conjunto urbano por la presencia de accidentes naturales como el sistema del Río Negro y sus lagunas. En estos enclaves, la urbanización tradicional se reproduce donde el suelo lo permite y se interrumpe frente a las lagunas o el río, sin respetar necesariamente las líneas de ribera. Las lagunas quedan rodeadas por propiedades privadas o bien por las ocupaciones ilegales permaneciendo casi inaccesibles para el resto de la ciudad.

Esta reproducción indiscriminada de la malla, niega la vocación natural del relieve, no sólo contraviniendo el que sería su sistema genuino de drenaje sino también perdiendo la oportunidad de su aprovechamiento paisajístico. En estas urbanizaciones el sistema viario queda trunco o incompleto y todo el sector depende fuertemente de alguna vía principal que irriga *en peine* estos barrios (tales los casos de algunos enclaves en relación a la Av. Sabín, a la Av. Sarmiento y /o a la Av. 9 de Julio. Se trata de áreas altamente vulnerables y de escasa accesibilidad.

Existen áreas topográficamente aptas para la urbanización y diríase aptas también para la cuadrícula pero que hasta el presente constituyen “enclaves” en la medida que se encuentran separadas del resto de la ciudad por la presencia del río Negro y el sistema de lagunas. En estos casos, la desconexión con el resto del área metropolitana forma parte de un tipo específico de oferta que asegura una accesibilidad condicionada a la disponibilidad de movilidad privada, un requerimiento del nuevo programa residencial que garantiza la selectividad de un determinado perfil social de ingresos medios-altos. El “*enclave natural*” supone sacrificios o costos adicionales por falta de infraestructura, pero ofrece a cambio, un nuevo “ambiente de vida”. Se trata de un aislamiento formal (dado que funcionalmente estas familias al disponer de medios cuentan con el vínculo funcional que necesitan a la ciudad)

Tanto en estas formas de urbanización como las que aquí no desarrollamos, urbanización marginal, intersticial, etc. manifiestan una estrecha relación con determinadas vías de la ciudad y una situación de integración funcional y formal específica.

### **Conclusiones.**

La posibilidad de definir tipos básicos de áreas residenciales a partir de la identificación de sus rasgos físicos fundamentales; de la interpretación de su relación con determinados ejes y de su contextualización en una unidad de referencia mayor, la chacra, ha permitido detectar problemas de accesibilidad específicos así como problemas de articulación de los distintos barrios entre sí y con el resto del AMGR.

Por otra parte, ha permitido poner en evidencia las solicitudes reales a las que están sometidas determinadas vías en la ciudad, en muchos casos, solicitudes claramente diferentes para las que fueron diseñadas. Tal es el caso por ejemplo, de la Ruta Nacional N° 11, a lo largo de la cual actualmente se suceden urbanizaciones tipo “*paquetes*”, umbilicalmente ligadas a la ciudad a través de ella, inexorablemente aislados de su entorno inmediato y de la ciudad tanto por el modo en que fueron resueltas como por el corte funcional y formal que produce la misma vía. O el caso de la Av. Soberanía Nacional, originalmente pensada como vía de acceso y de borde, hoy totalmente superada por el proceso de urbanización y sin capacidad desde su propio diseño para articular e integrar a la ciudad a los mismos barrios que sirve y que su propia presencia indujo a desarrollar.

Este tipo de análisis tiene el interés de permitir a futuro identificar líneas de intervención posibles tanto para mejorar la situación particular de cada sector residencial cuanto para propender a través de políticas urbanas de infraestructura y espacio público, al logro de una ciudad mejor irrigada y más cohesionada.

### **Bibliografía.**

**Alcalá, Laura.** “Tipos de situación habitacional y su distribución espacial en el Gran Resistencia”. Comunicaciones Científicas SGCyT, UNNE, 2006

**Busquets, Joan, Parcerisa, Josep.** “Instruments de projectació de la Barcelona suburbana”. Treballs d’Investigació. Revista ANNALS N° 2. ETSAB Año 1983.

**Solà Morales, Manuel de.** “Las formas de crecimiento urbano”. Edicions UPC. Barcelona, 1997