



Docencia
Investigación
Extensión
Gestión

**Comunicaciones
Científicas y Tecnológicas
Anuales
2010**



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. Claudia Pilar // Arq. Herminia Alías // Arq. María Elena Fossati // Arq. Dra. Paula Valdes //

Arq. Marina Scornik // Arq. Marcela Bernardi // Arq. Emilio Morales Hanuch

Arq. Daniel Vedoya // Arq. Mario Ruben Berent

DISEÑO GRÁFICO:

Dg. Dario Felix Saade

Imagen de portada: Cyber Towers in Hyderabad

Colaboradores en Edición:

Arq. Mgter. Marcelo Coccato

Bib. Carolina Bobadilla

© Facultad de Arquitectura y Urbanismo

Universidad Nacional del Nordeste

(H3500C0I)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 2010

036. REFLEXIONES SOBRE LA CIUDAD DE RESISTENCIA Y SUS EJES DE VINCULACIÓN METROPOLITANA

Scornik, Marina

RESUMEN

Esta presentación es un subproyecto en desarrollo dentro del Proyecto de Investigación acreditado cuyo tema principal es el Espacio Público en el Gran Resistencia y en especial su sistema vial¹, el que tiene como objetivos específicos identificar los ejes urbanos de Resistencia en función de sus características físicas y funcionales, a efectos de contribuir, mediante lineamientos y estrategias de intervención, a mejorar la vinculación y eficiencia del sistema urbano metropolitano.

Se pretende en esta primera instancia, estudiar y reflexionar sobre el estado de los ejes de vinculación entre la ciudad de Resistencia (capital de la provincia) y las localidades de Barranqueras, Vilelas, Fontana que conforman su área metropolitana y poseen diferentes características de ubicación, conformación física, económica y social. La importancia histórica de estas localidades está dada desde lo funcional como puertos regionales y ciudades industriales, respectivamente. Las que se ven entorpecidas por deficiente utilización de la infraestructura vial que debería optimizar la interconexión territorial y consolidarse como ejes de desarrollo metropolitano y regional.

PALABRAS CLAVE: Estructura Vial - Ejes de Vinculación - Área Metropolitana

INTRODUCCIÓN

La región NEA se encuentra emplazada en el centro mismo del MERCOSUR, de modo que sus vías de comunicación fluvial y terrestre constituyen los ejes naturales de este sistema económico regional. Esto ratifica la importancia situacional de las ciudades que están insertas en el territorio del Nordeste y en especial en el Área Metropolitana del Gran Resistencia (AMGR), compuesta por una ciudad capital de provincia, Resistencia y varias localidades de menor escala Barranqueras, Fontana, Puerto Vilelas, Puerto Tirol, Margarita Belén y Colonia Benítez.

La optimización en el funcionamiento de los ejes urbanos que conectan estas ciudades es una pieza clave en el futuro desarrollo urbano del AMGR y es uno de los principales factores que influyen en los cambios de la configuración del territorio, con el consecuente impacto en los distintos órdenes de la vida de estas.

CARACTERIZACIÓN DEL AMGR

El AMGR conforma un sistema urbano continuo, que tiene como eje de su estructuración a la Ciudad de Resistencia, la que concentra la mayor parte de las actividades administrativas, comerciales y de servicios en general y se complementa con las actividades manufactureras, de almacenamiento y transporte que predominan en los Puertos de Barranqueras y Vilelas por una parte y en la localidad de Fontana por otra, dando lugar así a una extendida

¹ PI SGCYT-UNNE C001/08. Aprobado según Resolución del Consejo Superior, de la Universidad Nacional del Nordeste, N° 831/08 "Espacio Público en el Gran Resistencia. Diagnóstico y Propuesta para el mejoramiento integral del sistema de calles".

conurbación.

La dinámica demográfica del área, nos permite reconocer la tendencia de crecimiento es continua, que con diferentes valores, afecta a todos los municipios considerados como AMGR. Todos los municipios cuentan con **tasas de crecimiento positivas**, pasando de valores extremos de 85,2 % en Fontana a 19,2% para Barranqueras y para Resistencia un valor de 23,02% (variación intercensal 1991-2001). Por otra parte, los restantes municipios presentan tasas relativamente similares comparando los mismos indicadores.

En cuanto a la ocupación del territorio, Barranqueras, Resistencia y Puerto Vilelas se asientan en el valle aluvial de los Ríos Paraná. Fontana en cambio- ubicada al oeste - forma parte de la llanura oriental chaqueña.

SISTEMA DE COMUNICACIÓN METROPOLITANO

Resistencia ha sufrido en las últimas décadas un vertiginoso crecimiento poblacional, transformando su terreno rural circundante en suelo urbano con usos residencial de baja densidad e infraestructura. Este crecimiento depende en gran medida de los equipamientos establecidos en las áreas centrales consolidadas de la ciudad. Esta alta concentración de equipamientos ha determinado que Resistencia tenga también, una fuerte dominancia en materia laboral, comercial, financiera o de servicios sobre las demás ciudades que componen el Área Metropolitana del Gran Resistencia.

Además del incremento de la movilidad diaria, generada por la combinación de éstos factores, el crecimiento físico del AMGR también ha aumentado las distancias de la periferia al área central fomentando la necesidad de medios de transporte para los desplazamientos diarios (Borges, 2004).

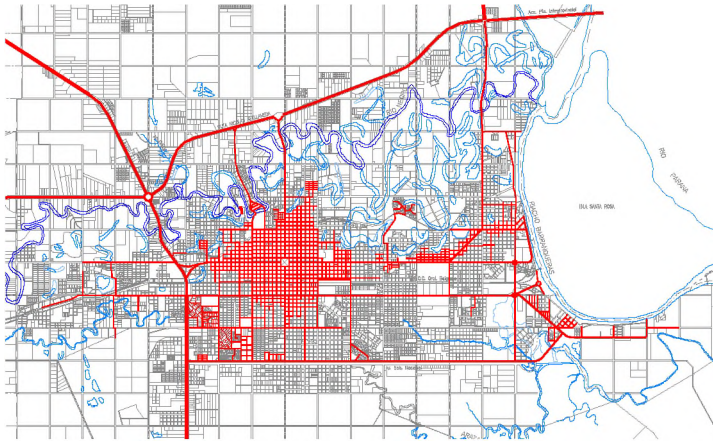
ESTRUCTURA VIAL DEL AMGR

En el caso específico de la ciudad de Resistencia, su trama original ofrece condiciones idóneas y homogéneas de irrigación con la previsión de vías de mayor capacidad equidistantes en los dos sentidos de su extensión y de vías con anchos apropiados irrigando de manera uniforme manzanas de dimensiones semejantes constituye un potencial de peso frente a otras ciudades (Alcalá, 2005). Dicha trama, facilita en gran medida la circulación vehicular en todo sentido, pero tan solo un 20% de la misma se encuentra pavimentada (Municipalidad de Resistencia, 1998), dificultándose la transitabilidad y accesibilidad en días de lluvia.

El área central de la ciudad de Resistencia posee la mejor y más extensa infraestructura vial de toda el área metropolitana, con gran cantidad de avenidas de ancho considerable. Sin embargo, con la apertura de la peatonal Perón-Illía, con los cortes periódicos por manifestaciones, dada la multiplicación de vehículos, estas vías, en horas de máximo uso, resultan muchas veces insuficientes.

En cuanto al resto de la ciudad, si observamos el plano de pavimentos de la ciudad nos daremos cuenta que **son pocas las vías de acceso e interconexión entre municipios del Área Metropolitana que disponen de ésta infraestructura**, encontrándose la mayor parte del día con una alta carga de vehículos de variado porte. Son éstas las vías que deberían permitir una accesibilidad rápida a los diversos centros de actividad a los que se desplaza la gente diariamente, sin embargo en ellas se observa durante la mayor parte del día, un alto grado de congestión, riesgo y consecuente incremento de tiempo, costos y posibilidades de conflictos y accidentes de tránsito.

Vías pavimentadas del AMGR. Fuente: Diagnóstico Urbano Expositivo del AMGR, 1998. Actualización en base a datos de la Municipalidad de Resistencia, Fontana y Barranqueras. Elaboración propia. Vías pavimentadas del AMGR. Fuente: Diagnóstico Urbano Expositivo del AMGR, 1998. Actualización en base a datos de la Municipalidad de Resistencia, Fontana y Barranqueras. Elaboración propia. El **sistema de transporte público**, que debería tener la función de aliviar



Vías pavimentadas del AMGR.

*Fuente: Diagnóstico Urbano
Expeditivo del AMGR, 1998.*

*Actualización en base a datos de la
Municipalidad de Resistencia, Fontana
y Barranqueras.*

Elaboración propia.

Transporte público y movilidad privada

los problemas de movilidad y accesibilidad, por ser un medio económico, que utiliza la menor superficie de suelo urbano por pasajero transportado, se encuentra actualmente con algunos problemas por la alta competencia que ofrecen otros medios de transporte alternativos; por la poca innovación que han tenido los mismos en materia de recorridos, conectividad y posibilidad de trasbordo; y por la falta de políticas apropiadas para el desarrollo y la utilización masiva por parte de entes municipales o gubernamentales (Borges Nogueira, 2004).

En la actualidad, los **horarios irregulares, el deterioro y mal funcionamiento** que presentan y la falta de control han contribuido a que la gente opte por otra movilidad como ser automóvil, moto y hasta bicicleta. Mientras **no pueda competir en rapidez, agilidad y comodidad con el transporte privado** la gente continuará utilizando masivamente estos medios.

El servicio del transporte público de colectivos **no se distribuye de manera homogénea por todo el territorio metropolitano** debiera hacerlo conformando una red. Otro tema no menos importante del sistema es que **no tiene alternativa de combinación**².

Se ha incorporado en el AMGR desde el año 1998 es el ramal de Servicios Ferroviarios del Chaco SEFECHA, que atraviesa toda la conurbación, atravesando zonas céntricas, residenciales, fabriles, algunas muy precarias. Su demanda ha ido creciendo, con un uso intensivo en horas picos, barato, seguro y confortable.

- Problemas del sistema

Con los datos demográficos hemos comprobado que el crecimiento acelerado de las localidades que rodean a Resistencia (especialmente Fontana), se debe a la captación de población de ésta. Este factor incrementa la fuerte dependencia en movilidad diaria, entre los municipios que componen el AMGR y la ciudad capital.

La gran concentración de los equipamientos y servicios con que cuenta el área céntrica de la ciudad de Resistencia, que brinda trabajo a muchísima gente del área metropolitana también es otro factor de dependencia.

Las distancias actuales entre las localidades del área metropolitana se constituyen en factores que afectan también al grado de movilidad, se utiliza en mayor proporción los transportes públicos, pero también los vehículos de pequeño porte (motos y bicicletas) que son los que añaden mayores conflictos a las vías de acceso.

² En la *Rede Integrada de Transporte, de la ciudad de Curitiba, el usuario, a través de Terminales de Integración puede ir combinando las distintas líneas (directa, interbarrios, alimentadoras, etc.) con una sola tarifa.*

REFLEXIONES

El modelo de movilidad al que deberíamos orientar nuestros esfuerzos tiene que asegurar que la población tenga la posibilidad de trasladarse en el medio mas apropiado, económico y sustentable sin que ello afecte la eficiencia y organización del sistema urbano, brindándole diferentes alternativas de movilidad. Lograr que, para desplazamientos cortos, la gente camine o vaya en bicicleta y para desplazamientos más largos apostar al transporte público.

En el caso del AMGR específicamente, si bien las acciones que se están realizando actualmente en infraestructura han tenido efectos notablemente positivos, estas intervenciones no son suficientes. Para potenciar esta región, es necesario que relación funcional de todas las ciudades que la componen resulte eficiente, con infraestructura acorde, mejorando los ejes urbanos actuales y agregando nuevas obras, que impacten en el territorio, la sociedad y en sus actividades económicas.

La provisión de nuevas infraestructuras y el reordenamiento de las existentes tanto a nivel local como a escala regional deben ejecutarse de manera integrada con la intervención de todos los actores intervinientes, normas claras y precisas, campañas de educación cívica y vial, con actuaciones complementarias entre la actividad pública y privada.

Es importante entender también que un sistema que integre a las distintas localidades, con la particularidad, diversidad y complejidad de cada una, en definitiva aportaría al conjunto ayudando a la complementación de las mismas.

Por otra parte, para colaborar en el crecimiento y desarrollo de las pequeñas localidades, es necesario invertir y mejorar no sólo los ejes que vinculan los grandes núcleos poblacionales, sino también las conexiones internas de las mismas, asegurando la accesibilidad en forma equitativa para todos los sectores.

BIBLIOGRAFÍA

Alcalá, L. I. Las Calles y la Cohesión de la Ciudad. Jornadas de difusión e intercambio de resultados de investigaciones sociales. II de la UNNE y I regionales. Centro de Estudios Sociales (CES), Universidad Nacional del Nordeste. Corrientes, Noviembre de 2005.

Borges, J. C.; Scornik, C. O. (2004). Formas de movilidad y accesibilidad en la ciudad de Resistencia. Beca de Perfeccionamiento. Res.462/02-CS. SGCyT, UNNE, Corrientes.

Borja, J.; Herce, M. Carajillo de la ciudad 3 "Derecho a la Movilidad Urbana y al Espacio Público" AÑO 1 -Barcelona, 19 de octubre de 2009.

Herce, M. (2009). Sobre la Movilidad en la Ciudad. Estudios Universitarios de Arquitectura. Editorial Reverté, Barcelona.

Pujadas, R.; Font, J. (1998). Ordenación y Planificación Territorial. Espacios y Sociedades. Editorial Síntesis, Madrid.

Roccatagliata, J. A. (2001). Territorio y Gestión. Ciudades, regiones y territorios en el espacio mundial globalizado. Fundación Hernandarias. Ed. Docencia, Bs. As.

Scornik, C. O. (1998). Diagnóstico Urbano Expositivo del Área Metropolitana del Gran Resistencia. SubUnidad Provincial de Coordinación para la Emergencia de la Provincia del Chaco – (SUPCE).

Scornik, M.; Roibón, M. J. Grandes cambios en pequeñas localidades. Las obras de infraestructura y la transformación del territorio y su incidencia en la configuración urbana de Barranqueras y Fontana, Chaco". VI Coloquio sobre Transformaciones Territoriales. "Escenarios Prospectivos acerca del Desarrollo del Territorio. Una Reflexión Estratégica". Santa Fe, Noviembre de 2006. ISBN 978-987-508-886-3.