



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>

Reflexiones sobre el espacio público y movilidad urbana en el área central de la Ciudad de Resistencia

Paula Valdes

Aníbal Bennato

Nicolás Caballero

Facultad de Arquitectura y
Urbanismo. UNNE

Introducción

El estudio de la ciudad y su espacio público es tema recurrente e inagotable de investigaciones y de variaciones en su concepción y desarrollo. Desde el planteo de la ciudad del higienismo pasando por el enfoque funcional de Le Corbusier, hasta las actuales ciudades globales.

El trazado de la ciudad ha definido el ancho de las calles y del espacio público, y en una ciudad que continúa creciendo, el espacio “disponible”, los intersticios de la ciudad no lo hacen, permanecen igual, y actualmente frente a una crisis de la movilidad y del avance de vehículos motorizados tenemos una lucha por ese espacio público de la calle.

Hoy en la ciudad de Resistencia el espacio público se ve limitado por el uso del vehículo privado asociado al desarrollo económico de las actividades humanas y de sus procesos productivos. Coincidimos con Salvador Rueda cuando afirma que dicha problemática deriva a una planificación del espacio público poco flexible que hace mermar su calidad, y por ende la calidad de vida de sus habitantes.

La posesión de automóviles y los índices de motorización aumentan y con ellos la contaminación, el ruido ambiental, los accidentes, el peligro y la congestión. El problema sigue creciendo, y por ello tenemos que preguntarnos ¿hasta dónde estamos dispuestos a ceder al automóvil?

Si vemos noticias de todo el mundo, gobiernos, instituciones internacionales, expertos analizan y plantean la necesidad de intervenir en cuestiones de movilidad para reducir el uso del automóvil privado en las ciudades y promover medios de transportes más sostenibles y modos no motorizados.

Por otro lado, las infraestructuras vinculadas a la movilidad urbana tienen un gran impacto en la manera en que se utiliza el espacio público, por lo que creemos necesario plantear el estudio y propuesta desde el ámbito académico de generación de EP de mayor calidad, repensando las redes de movilidad y conectividad y el concepto de movilidad activa, de desarrollo de nuevas centralidades, como un aporte más a la mejora local y del área metropolitana del Gran Resistencia.

Marco Conceptual

Espacio Público

El espacio público es el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes. Es el lugar que hace posible el encuentro cotidiano entre personas, quienes mediante su acción crean su propia historia y cultura. Tiene su origen en Grecia con el Ágora, en Roma con el Foro; espacios que posteriormente pasaron al servicio de la comunidad. Estas eran las plazas de carácter cívico en donde se desarrollaba la vida social, política y económica.

XL ENCUESTRO DE GEOHISTORIA REGIONAL (2021)

Según Jordi Borja (2003) el espacio público no es solo el vacío urbano, ya sea verde o gris, para estar o para circular, es la ciudad en su conjunto el espacio público, es el espacio funcional polivalente que relaciona todo con todo, es el espacio cultural que proporciona continuidad y referencias, hitos y entornos seguros. Es el lugar donde transcurre la vida de los ciudadanos, el espacio político, el lugar de la representación y el conflicto y por ello considera que de su existencia y vigencia depende la vitalidad y el progreso de una ciudad.

Reivindicar la “Ciudad como espacio público” en la que estudiamos los sistemas grises y verdes, los lugares del *circular* y los de *estar* o del ocio, pero esos vacíos o residuos libres no significan nada sin las personas que interactúan en ellos.

El hecho urbano se produce cuando el ciudadano está presente: circulando, manifestando, comprando, realizando actividades funcionales, sociales, culturales en el mismo.

Las características del espacio público son:

Es un espacio de dominio público

Los bienes del Estado pueden corresponder a su dominio público o privado. Los bienes del dominio público pertenecen al Estado en su carácter de órgano político de la sociedad humana, y se encuentran en una situación muy peculiar, que no resulta descripta por la palabra dominio que aquí se usa con una significación enteramente diversa de la definición obrante en los códigos civiles. De acuerdo a la ley se incluyen las calles, plazas, caminos, canales, puentes y cualquier otra obra pública construida para utilidad o comodidad común.

Es un espacio accesible

Donde todos puedan ingresar, trasladarse con total libertad donde se debe contemplar la “CADENA DE ACCESIBILIDAD”. Se refiere a la capacidad de aproximarse, acceder, usar y salir de todo espacio o recinto con independencia, facilidad y sin interrupciones. Si cualquiera de estas acciones no es posible de realizar, la cadena se corta y el espacio o situación se torna inaccesible. Esta característica alude por un lado a aspectos físicos (barreras arquitectónicas o de elementos de orientación para personas con diversidad funcional, etc.), aspectos sociales (grupos que toman el espacio para uso propio y excluyente) y aspectos simbólicos (signos que disuaden de entrar, o significados culturalmente de normas sociales). La accesibilidad universal remite así a un máximo grado de permeabilidad social sobre el supuesto de la diversidad y la heterogeneidad de públicos posibles.

Es un espacio seguro

Cuando el espacio dentro de la ciudad tiene características de mono funcionalidad, lo que implica horas muertas y lugares solitarios durante lapsos prolongados ello lleva a la inseguridad porque la especialización estricta, la tematización o la privatización de ciertos espacios los transforma en inseguros por estar deshabitados. Para que los mismos tengan la característica contraria: SER SEGUROS es necesario:

Que existan usos mixtos, que sea un espacio dinámico, que las tipologías edificatorias establezcan un límite claro entre el espacio público y el privado. Que posean buena accesibilidad, buena iluminación, sin obstáculos visuales. Que presenten áreas de sombra y cobijo, que privilegien al peatón sobre los vehículos, que se acceda a los mismos por un buen transporte público.

Que tengan vigilancia activa, pasiva y electrónica monitoreada en forma constante, que sea un espacio comprensible y legible donde exista libertad de movimiento, que tenga un control natural de los accesos y que presente una apropiación continua del sitio por los usuarios. Para un autor la inseguridad actual es mayormente miedo a la maldad humana y a los malhechores humanos ya que subsisten sentimientos como desconfianza, rechazo violencia y agresión como predominantes en espacios inseguros. (Bauman, 2010)

XL ENCUESTRO DE GEOHISTORIA REGIONAL (2021)

Es un espacio regulado

Es el lugar de conductas reguladas por la cortesía o el arte de vivir en la corte, o en la sociedad donde viven, respetando una conducta adecuada, de encuentro y respeto entre distintos y desiguales, aceptando normas de comportamiento para lugares compartidos, para usos cuidados y para códigos aceptados. Los municipios en general tienen normas y reglamentos para conducir, para edificar, para regular la circulación, el estacionamiento, los proyectos y diseños posibles en la ciudad. (el cordón que delimita el sector del peatón del tránsito de otros vehículos, el paso de cebra, los semáforos, los pilones, los lomos de burro, los retiros de frente). Pero acá debe entenderse que un tipo de autoridad municipal estatal no puede por sí sola motivar ningún comportamiento o compromiso si no prima la idea de un estado cooperativo apuntando a que las tareas públicas no se pueden llevar a cabo por decisiones unilaterales de las instituciones estatales ni traspasándolas completamente a agentes privados sino mediante acciones concertadas de públicos y privados. Es una tercera vía entre el estatismo y la privatización.

La libertad de uso se sitúa en el núcleo del espacio público como ideal normativo. Una vez garantizada la accesibilidad a todos los públicos, en el interior de cualquier espacio público, uno/a debe ser capaz básicamente de actuar con libertad. Lo propio de un espacio público no es sólo que cualquier persona pueda acceder al mismo y lo pueda usar libremente, sino que también pueda un uso colectivo transitorio.

Es un espacio democrático

Entendiendo a la democracia no sólo como un sistema de gobierno, sino más bien como un modo de vida y como asociación ética. (Delgado Ruiz, 2011). Que debe garantizar el ejercicio de la condición ciudadana.

Es una asociación libre e igualitaria de sujetos conscientes de su dependencia, unos respetando a otros y que esos sujetos establecen entre sí vínculos de mutuo reconocimiento. Es el lugar de iguales, de usuarios anónimos, que ocupan ese sitio público y donde se reconocen, establecen alguna comunicación y realizan, aunque sea mínimos intercambios (se saludan, se corren para dar paso, se auxilian ante un tropiezo).

Por un lado, el espacio público es el escenario natural para el despliegue material y simbólico de las prácticas que construyen y expresan la ciudadanía, y por otro escenario de conflictos, y de las configuraciones de relaciones de poder que se sustentan y desaffian en su nombre a nivel institucional y cotidiano. La conflictividad en el espacio público, se da de manera constante porque, en definitiva, es inevitable, al ser inherente al tejido de relaciones de diversidad y desigualdad que componen la vida social en la ciudad.

Es un espacio diverso

Mario Cerasoli (2014) plantea que parte de la calidad del espacio público deriva de la complejidad funcional y de la pluralidad de usos. Cuando al inicio del siglo XX Le Corbusier definía cinco funciones urbanas y establecía franjas funcionales estrictas en el lugar del habitar en el verde ya se complementaban incipientemente las funciones de habitar y ocio y recreación. Pero quedó demostrado que esa estricta separación en poco contribuía al intercambio y la pluralidad que requiere una intensa vida ciudadana. Por ello la superposición de trabajo y vivienda con actividades comerciales, administrativas, recreativas contribuye dentro de parámetros de seguridad y escala a conservar y vivificar el espacio público.

Es un espacio con identidad

Si las sociedades actuales han perdido esa inocente homogeneidad con que se habían revestido en épocas pasadas, a veces ignorando injustamente ciertas diferencias, hoy las culturas están surcadas por desacuerdos profundos y enfrentan conflictos serios (la grieta) que distan mucho de la idea de una sociedad unitaria y armónica que se agrupa en torno a valores compartidos. Pero aún en una globalización galopante existen vestigios de territorialidad y tradiciones que caracterizan y agrupan a ciertos colectivos sociales que tratan de imprimir algunas características propias a su espacio de pertenencia. Acá es preciso citar a Marc Auge (2017) y el tema de los “no lugares” como existentes espacios del anonimato similares

en gran parte del mundo y en función de ello tratar de que cada ciudad tenga “lugares” de encuentro, de relación particularizada que conformen identidad como producto de una construcción territorial para lograr un espacio particularizado por un grupo del cual deriva un género de vida y finalmente una identidad que tiene algunos símbolos compartidos y ciertas configuraciones espaciales que le son propias. Ello a la larga implica tener algo propio, hacerlo nuestro, tener apego, lograr una conexión emocional que deriva en el logro de bienestar psicológico.

Desde otro punto de vista la identidad también se busca en el rescate del patrimonio histórico, en valorar ciertas costumbres, conservar ciertas tradiciones que contribuyen a mantener alguna oferta cultural y turística para la región o la ciudad.

El espacio público municipal está constituido por las áreas requeridas para la circulación tanto peatonal como vehicular, las necesarias para la instalación y mantenimiento de los servicios públicos básicos, para la instalación y usos de los elementos constitutivos del equipamiento urbano en todas sus expresiones, para la preservación de las obras de interés público y de los elementos históricos, culturales, religiosos, recreativos y artísticos, para la conservación y preservación de paisajes naturales, las áreas para la recreación pública activa o pasiva, para la seguridad y tranquilidad ciudadana, las franjas de retiro de las edificaciones sobre las vías, fuentes de agua, parques, plazas, zonas verdes y similares y los elementos naturales del entorno de la ciudad y en general, por todas las zonas existentes o debidamente proyectadas en las que el interés colectivo sea manifiesto y conveniente y que constituya, por consiguiente, zonas para el uso o disfrute colectivo.

Lugar de estudio: Ciudad de Resistencia

“Solo en vasto, artístico y accesible parque, el pueblo será pueblo; solo aquí no habrá extranjeros ni nacionales ni plebeyos”

Domingo Faustino Sarmiento¹

La ciudad de Resistencia, es una ciudad joven, cuyo poblamiento inicial data de 1878, con una consolidación parcial, prácticamente hacia el año 1920. Estamos hablando de una ciudad de 140 años. Su origen fue por cuestiones administrativas y estratégicas, con población eminentemente de inmigrantes de diferentes nacionalidades, donde sobresalieron los italianos y españoles. En octubre de 1874 se establecieron cuatro cantones militares y una comisión exploradora designó el paraje San Fernando como sitio para la reducción denominada Resistencia. En el mes de febrero de 1878, llegan los primeros colonos friulanos, unas 67 familias sumando aproximadamente 250 habitantes.

La ciudad se constituyó a partir de cien manzanas para el pueblo rodeadas de noventa y seis chacras y ciento cuarenta y ocho lotes de quintas. Las calles eran de veinte metros de ancho y desde el centro de la plaza partían cuatro calles, cuya amplitud era de treinta metros.

Actualmente ese sector central, con la plaza que ocupa cuatro manzanas es el punto desde donde nacen las avenidas estructurantes de la traza urbana.

A comienzos del siglo XX la ciudad supera ese casco de cien manzanas, llegando hacia el norte hasta el Parque 2 de febrero, en ese momento, cementerio municipal y a las cercanías del límite natural del Río Negro.

Esta comunicación fluvial se completaba con riachos y lagunas que demostraban los cambios de niveles que presentaba el sector, aunque muchos tendían a negarlo y a fuerza de rellenos y sometimiento de lo natural fueron imponiendo la rígida cuadrícula casi sin fisuras para expandir el asentamiento.

¹ D. F. Sarmiento, en Obras Completas (Editor A. Berlín Sarmiento). Buenos Aires. Imprenta y Litografía Mariano Moreno, 1900, tomo XXII. P.11.

XL ENCUESTRO DE GEOHISTORIA REGIONAL (2021)

El origen del trazado, la imposición de una cuadrícula, la organización de sus vacíos (calles y plazas) nos retrotrae a un modelo ordenador post-indiano, donde la presencia de la plaza como núcleo generador es el punto de partida de calles sistematizadas, en concordancia a los planteos del urbanismo higienista imperante de la época que tomo la argentina republicana para el trazado de las nuevas ciudades sobre todo en la ocupación de territorios nacionales que no estaban ocupados o poblados efectivamente.

En esa traza, la plaza es un gran cuadrado central, y aparecen luego cuatro plazas de una sola manzana. Esta progresión planificada de vacíos destinada a plazas, no es respetada y tomada como norma, por ello hoy, al inicio del siglo XXI, la ciudad muestra una llamativa carencia de plazas y de espacios verdes parquizados para su creciente población.

Lo que sí se evidencia es la generosidad de dimensiones en calles y veredas, con avenidas que presentan islas de considerable dimensión, con inclusión de especies vegetales variadas y de considerable antigüedad.

Toda la trama urbana está a medio rumbo, teniendo en cuenta los principios del higienismo, para que todos los frentes o caras de manzana tengan asoleamiento en algún momento del día, sol y vegetación están presentes en el planteo urbano.

En ese sentido la forma urbana es el resultado de leyes generatrices de la ciudad, y estas leyes refieren a diversas concepciones, muchas veces superpuestas más que concatenadas, del funcionamiento de la sociedad. La forma significa y el significado “dice”.

Existen entonces relaciones entre las formas y las ideologías (idea y realidad), y cada concepción formal remite un significado, a una concepción del mundo y del tiempo, del sujeto y del objeto (Montaner, 2005, pp.8).

Es decir, cómo el mundo de las ideas ha ido conformando los paisajes actuales de estas ciudades y cómo las relaciones a menudo contradictorias entre idea y realidad han permitido concebir nuevos paisajes como propuestas alternativas a los anteriores.

Desde esta perspectiva la ciudad de Resistencia se define como ciudad ordenada, donde la cuadrícula cobra un rol superlativo como sistema ordenador, con esta cuadrícula regular organizadora del espacio físico se pensaba que era posible ordenar el funcionamiento de las instituciones y, con ello, también el comportamiento social, en un territorio en construcción, como caracterizaba a nuestro Estado Nación y a los territorios del chaco en particular.

La ciudad entonces, definida antes de su construcción física, establece sus espacios públicos estructurantes que son un *espacio vacío* que debe resignificarse en los hechos y en su configuración real, para ser formadores de una identidad.

Síntesis de las características urbanísticas del plan fundacional (1878-1910):

Doble anillo perimetral

El trazado define un doble perímetro bajando las densidades previstas de población conforme al uso de la tierra del sistema productivo-extractivo propuesto. Primer anillo casco urbano. Segundo anillo define la zona de quintas que fue adquiriendo las características del área central.

Macro trama de espacios abiertos

La plaza central y las plazas periféricas, junto al sistema de avenidas de diferentes jerarquías con dimensiones de bulevares.

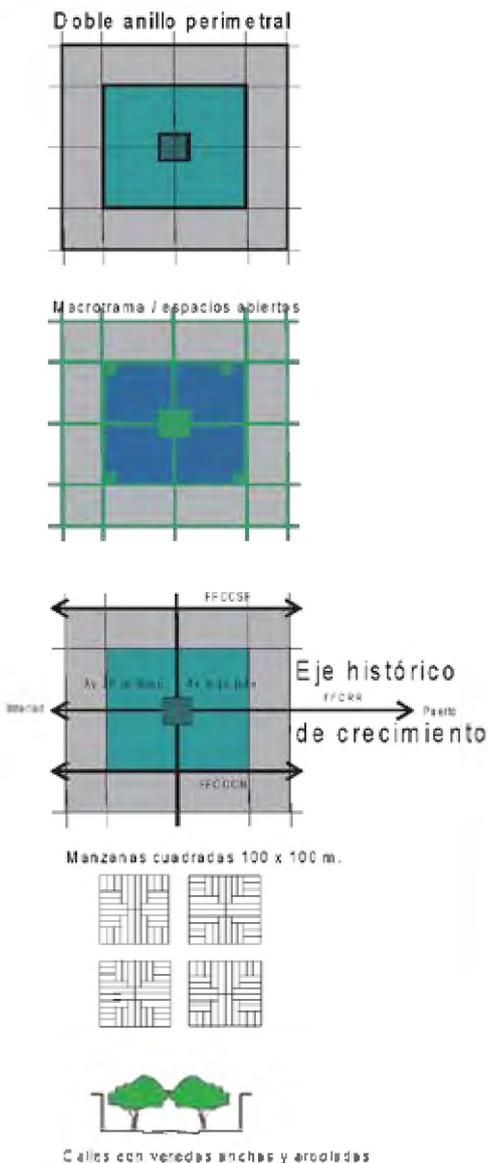


Imagen 1: Características Urbanísticas.
Elaboración propia.

Ejes Monumentales

Convergen en la Plaza Central, se destaca el eje de crecimiento histórico Av. 25 de Mayo – Av. 9 de Julio paralelas al río Negro y a los tres recorridos de los ferrocarriles que la conectaban con el puerto sobre el Paraná.

Manzanas cuadradas

El amanzanamiento es ortogonal en cuadrados de 100 metros de lado con un parcelamiento que rota de manzana en manzana, para una distribución lo más equitativa posible que no beneficie algún corredor urbano.

Calles con veredas anchas y arboladas

Veredas de 6 metros de ancho para albergar un parterre de 3 metros donde es posible plantar árboles de gran porte. El embaldosado es calcáreo de 20 x 20 cm. de nueve panes color amarillo con bordes de baldosas color rojo.

Las calles (de 8 metros para el paso de vehículos) presentan, muchas veces, cubiertas verdes de los árboles de las veredas, característica que completa la idea de espacios abiertos en la ciudad, con una distancia de línea municipal a línea municipal de 20 metros.

A lo largo de la vida de la ciudad fueron surgiendo paulatinamente los cuatro grandes tipos de espacios públicos, La plaza, la calle (o avenidas), el parque y el frente de agua, siendo la plaza el primero que se concretó.

La Plaza

Un componente importante que surge como natural de espacio público significativo en la ciudad es la plaza, que tiene diferentes características, pero la institucional casi siempre está referida al origen o centro del asentamiento, siendo su ubicación central y rodeada de equipamientos institucionales relevantes (iglesia, casa de gobierno). La plaza como expresión del poder aparece desde el momento de la organización de la ciudad, ya que las ordenanzas indianas le dan el valor de núcleo generador, aunando el poder político y la presencia religiosa.

La plaza mayor en América retoma la idea de “centro cívico” renacentista unido a la experiencia medieval del mercado y el “ámbito de vida” externa indígena. (Gutiérrez, 1997)

Es también un espacio público preeminente dentro de la ciudad y en muchos casos se la tiene como centro, y punto de inicio de las avenidas estructurantes de las ciudades. En casos de cuadrícula regular, la simple opción de dejar una manzana vacía para plaza, trae como consecuencia que casi todas sean cuadradas o múltiplos de idéntica forma geométrica.

La calle o La Avenida

Es un elemento constitutivo de la trama urbana, en su primera acepción como vía circulatoria o bien como lugar de paseo posible en la amplitud de sus parterres y asociada al bulevar.

El boulevard, deriva de una palabra alemana que alude a paseos arbolados que se implantan sobre la traza de antiguas murallas de las ciudades medievales en el siglo XVI. Luego se asocia a espacio de recreación y esparcimiento dentro de la traza urbana en el siglo XIX. En la concepción moderna la avenida y el bulevar surgen por asociación a operaciones de transformación urbana de gran escala. Son anchas y pensadas como elemento geométrico, como espacio de circulación y de tránsito militar, también para el tránsito ordenado y fluido de vehículos de ruedas. (Liernur, 2004)

Este concepto se amplía a la avenida paseo que conceptualmente es un parque longitudinal asociado a una carretera, con escasos cruces, lo que permite usar los espacios verdes como lugares de recreación y esparcimiento.

La calle como arquitectura: Hablar de movilidad en la ciudad es hablar de espacio público, es pensar la calle como espacio y no solo como vía o circulación, y en ese espacio sucede la convivencia, el contacto social, la satisfacción de las necesidades fuera del ámbito doméstico, el lugar de la comunidad y como tal es posible pensarlo como piel de la democracia, de la vida comunitaria, del encuentro, del intercambio. Una arquitectura cívica.

Manuel Herce señala la movilidad urbana como un derecho, inherente a la condición de ciudadano, es una cuestión del urbanismo, “porque la ciudad se caracteriza por ser el lugar por excelencia de la relación social; pero además porque la realización de la mayoría de las necesidades derivadas de ese hecho depende del tratamiento que se dé al espacio público, al espacio de todos” (Herce, 2009: pp.11).

El Parque

El *parque*, cuyo origen data del siglo XVIII, como un hecho privado, ligado a la mansión rural o suburbana, ingresa a la ciudad londinense bajo la forma del condominio y se convierte en un equipamiento de barrio. Cuando los efectos de la revolución industrial se evidencian en las ciudades del siglo XIX, con explosivas e improvisadas urbanizaciones, la carencia de espacios abiertos dentro de las congestionadas tramas, hacen concluir en la necesaria y sistemática dotación de espacios abiertos y parques públicos. Se lo presenta como “el antídoto natural frente a las decadentes condiciones de habitación humana y de la vida en la fábrica, como medio de educación moral de la clase obrera y como factor de sobriedad y de ahorro, de cohesión de la vida familiar, que se traduce incluso, en un último análisis, en beneficio para la sociedad y para la producción”. (Sica, 1981)

Esta fundamentación es aceptada en general por los municipios, diferenciándose el parque inglés, con una superficie nunca inferior a 70 acres, aproximadamente 29 hectáreas. En su interior tiene la forma del jardín pintoresco, con pequeños lagos, masas de arbolado, prados libres y recorridos curvilíneos para carruajes.

El parque tiene un papel central en la cultura burguesa al proponer la vuelta a la naturaleza como la antítesis de la ciudad. Y esa ciudad, asociada al trabajo, al hacinamiento, al capitalismo, a la mecanización y al escaso disfrute del hombre urbano de la naturaleza, propone el parque como lugar de contemplación, de esparcimiento y de libertad.

En los momentos fundacionales o generatrices de la ciudad de Resistencia tiene también la pretensión de amalgamar nuevos lazos sociales y culturales para una población que se formaba con inmigrantes y criollos, para la vida ciudadana más dinámica y fusionada.

Son también pulmones verdes, en respuesta a motivos higiénicos y lugares de disfrute igualador de las diferentes clases sociales, en respuesta a motivos cívicos.

En el siglo XX, definidos como *espacios verdes* por el Movimiento Moderno, buscan una “reintroducción del verde en la ciudad para favorecer una vinculación sin mediaciones entre el habitar y la naturaleza” (Liernur, 2004).

En la tercera década del siglo XX el parque se transforma en un espacio recreativo deportivo para las masas, y soldado a otros servicios como la educación y la salud. Pierden entonces su carácter de espacios de representación y encuentro social para adoptar un criterio de espacio de uso, más funcional.

A finales del siglo XX, en búsqueda de valores perdidos, los parques clásicos son revalorizados por su compleja combinación de significados urbanos, sociales y culturales.

Es posible reconocer en Resistencia la evolución del paisajismo que, desde Vitruvio, pasando por el modelo español (de plaza de armas) llegando a los modelos progresistas de fines de siglo XIX. Un aspecto fundamental representa la concepción del espacio público y áreas verdes o naturales, que implícitamente aparecen en el trazado, pero que se concretan varios años después junto al poblamiento y consolidación del núcleo urbano.

Como ciudad *ex novo* Resistencia es planificada desde su origen, con un sistema de espacios verdes que materializa las teorías sanitaristas denominadas progresistas por Françoise Choay. Su traza incorpora el racionalismo y los avances técnicos típicos del siglo XIX de acuerdo a la escala urbana pensada inicialmente al tiempo que asimila la experiencia española colonial, con otro tipo de gestiones políticas, técnicas y disciplinares que deben comprenderse en el marco general de organización del territorio nacional, sentando las bases de la división social del espacio.

Como vivimos y como nos movemos en la ciudad

“Debemos pensar en la ciudad a la vez como lugar para habitar y ser imaginado. Las ciudades se construyen con casas y parques, calles, autopistas y señales de tránsito... pero se configuran también con imágenes. También imaginan el sentido de la vida urbana las novelas, canciones y películas, los relatos de la prensa, la radio y televisión. Las ciudades no se hacen solo para ser habitadas, sino también para viajar por ellas...”

Nicanor García Canclini

El espacio público resultante mantiene las características básicas de su trazado original sin embargo no es suficientemente considerado como una parte integral del paisaje urbano, sino que, por un lado, se consolida como resultante indirecto de las regulaciones aplicadas al espacio privado y por otro no está actualizado a la dinámica actual de la ciudad, la invasión del automóvil, las disputas y protestas sociales producen un clima hostil en ciertas horas del día con una infraestructura y equipamiento que ha cambiado muy poco en los últimos años.

En ese sentido la ciudad tradicional, la del área central, es cada vez menos usada en su sentido de socialización a través de sus espacios públicos que como hemos visto ofrecieron en sus orígenes la posibilidad de interactuar con el otro, de hacer confluír la diversidad, de poder cruzarse en una calle o plaza con los vecinos, de ser disfrutados por niños, jóvenes y adultos.

La calle en el área central mantiene sin embargo aún valores de superficie de uso interesantes, 60% peatonal y 40% vehicular en promedio.



Imagen 2: El espacio público mantiene sin cambios sus dimensiones y características iniciales, aun cuando la ciudad en el área central ha cambiado la altura de las edificaciones.

Metodología

La metodología de trabajo se basó en la clasificación y relevamiento del espacio público de la ciudad y en su estudio a través de sus tipologías básicas que en el área central de la ciudad se mantienen regulares y conforman un sistema de espacios, calles, bulevares y avenidas definidas linealmente y plazas centrípetas o dispersoras, los cruces significativos, son referencias de los diferentes formas de espacio público.

Las formas tradicionales de plaza y calle ayudan al usuario a comprender el espacio público al dotar al espacio de legibilidad que no está en su trazado sino en unas profundas referencias tipológicas y en sus sugerencias de uso.

Por otra parte debemos considerar que el área central aporta una dimensión simbólica, monumental, como nos dicen Borja y Muxi (2003): “frente a la presión de la dispersión, la segregación y la segmentación del área urbana como un magma indefinido es fundamental redefinir los espacios públicos urbanos en las áreas de nuevos crecimientos. Recuperar la dimensión simbólica para identificar los espacios urbanos como referencias ciudadanas, hacer de los lugares de conexión o nodales un lugar con sentido, un hito cívico, atribuir a las áreas de nueva centralidad características del lugar central, o sea: monumentalidad, multifuncionalidad, intercambio, lugares de encuentro y de expresión”.

El análisis realizado se sustenta en algunos parámetros relacionados con lo histórico, lo urbanístico y el medio natural.

La calle como un “espacio” compartido

En ese sentido la propuesta no busca suprimir el acceso o circulación a determinados flujos o tráficos, sino que establece criterios para ordenar y compartir la calle partiendo de las condiciones actuales y planteando etapas progresivas que logren una metamorfosis hacia formas más accesibles a todas las

personas que se mueven en la ciudad, es decir una calle que permita compartir distintos usos, generar encuentros y donde ocurren todos los cruces casuales que se puedan producir en una comunidad activa.

La estrategia pretendida es de Interacción - Adaptación

Área Central de la ciudad – trama ortogonal – Diseño original peatón- verde- vía.

Por otra parte, la movilidad en la ciudad ya no responde a recorridos fijos de origen y destino, sino que son multipropósitos y no replican un camino determinado. El conjunto de interacciones humanas dejó de basarse en criterios de proximidad y dependen de las oportunidades de localización, las que a su vez están determinadas por su conexión o pertenencia a redes de comunicación. La ciudad y el AMGR debe responder a un modelo deslocalizado y en red, que no solo incrementa los movimientos, sino que además los diversifica. Se debe ampliar el derecho a la movilidad.

Se propone establecer un sistema de patrones y criterios de movilidad mediante una estrategia de interacción - adaptación que permite una gestión más eficiente y eficaz del uso del espacio de la calle, de accesibilidad para todos en proximidad a la infraestructura verde y necesidades comunitarias de salud, educación, producción y ocio.

No se presenta un proyecto definitivo, sino que se establecen criterios que deben ser consensuados entre los diferentes actores, que permitan establecer compromisos y participación articulando intereses en etapas progresivas de cambio del sistema de movilidad de la ciudad.

Los corredores/los nodos/las tramas

La propuesta explora la escala metropolitana en relación al sector central, identifica ciertos corredores o avenidas que pueden o que ya funcionan como conectores metropolitanos.

El transporte público es uno de los elementos principales que se busca modificar dado que la configuración actual no satisface las necesidades de movilidad y su uso se ve relegado frente al uso de movilidad particular (automóviles y motocicletas principalmente). Uno de los aspectos menos alcanzados por la red de transporte es que la mayoría de las líneas conectan desde la periferia el centro de la ciudad y no se puede mover hacia otras localizaciones.

La propuesta se basa en establecer una serie de recorridos que se dan en el sentido de la macro trama urbana (división de chacras) principalmente planteando puntos o nodos de intercambio, de esta manera es posible establecer un recorrido hacia cualquier punto de la ciudad prácticamente con alguna combinación de líneas.

En esta trama se establecen algunas jerarquías o diferenciaciones en función de las características y dimensiones de las vías.

De los corredores metropolitanos se plantea el eje de las avenidas 9 de Julio/ 25 de mayo estableciendo un carril de prioridad Bus. También el eje de las avenidas Castelli/ Alvear en la que por sus características sobre todo en la trama que atraviesa las dos chacras que corresponden al área central se establece en las bandas centrales un BTR utilizando los parterres para generar los refugios de espera y en etapas posteriores adecuar el resto de la traza.

Otro eje, el formado por las avenidas Moreno/ Rodríguez Peña que corren paralelas a las vías del ferrocarril, se pensó generar un parque lineal con bicisenda de un lado de las vías y calle de convivencia (semi peatonal) del otro para permitir el acceso más adecuado a las viviendas de la mano que no tiene calle.

XL ENCUESTRO DE GEOHISTORIA REGIONAL (2021)

De manera transversal se propone otros corredores sobre los ejes perpendiculares a los anteriores formando un entramado y en los encuentros unos nodos de trasbordo donde las paradas estarán vinculadas claramente con sendas peatonales que hagan ágil el trayecto. Los nodos tendrán una diferenciación de jerarquías dado que los marcados alrededor del centro concentran mayor número de líneas de colectivos que cosen la ciudad por lo que las áreas de espera serán de mayores dimensiones.

“Dos pies y dos ruedas mejor que cuatro”

Sobre este sistema se propone una red de bicisendas, que completan la conectividad que la trama de calles permite, se plantean segregadas, semi-segregadas e integradas, según las características de las vías garantizando la integración con el resto de usuarios de la vía pública.

Se busca integrar con estos dos sistemas la red de espacios verdes públicos, las plazas, los parques y las lagunas, al tiempo que las zonas 20 y 30 garantizan una accesibilidad a los servicios y actividades urbanas.

Infraestructura verde, infraestructura cívica / comercial / institucional / servicios

La propuesta busca alcanzar en su implementación progresiva una especie de tamiz que favorezca la peatonalidad y el uso de la bicicleta sobre todo hacia áreas centrales de la ciudad y para el resto corredores que aseguren la conectividad. Las mejoras del transporte público y la disminución de la superficie para desalentar el uso del auto aseguran una mejor funcionalidad de la calle para la vida comunitaria y actividades más diversas.

La manzana como anillos/bandas de funciones

La unidad del sistema, la manzana, los espacios o bandas se desarrollan en forma lineal (la manzana se caracteriza por ser una especie de loop o estructura circular) cosiendo puntos de atracción de actividades al tiempo que permite el acceso a lugares, el desarrollo de infraestructura y la vida colectiva de los vecinos. Como asegura Francois Ascher, una calle asegura por lo menos, una de las tres funciones siguientes: de tránsito, de acceso (distribución) y de recepción.

La traza fundacional de la ciudad parte de una concepción del espacio público de la calle que hoy es muy vigente, el urbanismo higienista que lo impulsó, de calles amplias con verde y asoleamiento al trazado a medio rumbo para el asoleamiento, son hoy en tiempos de pos pandemia aspectos muy valorados y deben ser mantenidos como aspectos identitarios del tejido y del paisaje urbano.

La calle promedio de 20 m de ancho destina el 60% a veredas y 40% a calzada vehicular, sobre esta base se propone ordenar el acceso al espacio de la calle de manera de mejorar su funcionamiento y la accesibilidad a los servicios urbanos.

Una característica será la posibilidad de un anillo verde sobre la continuidad del cantero a lo largo de la cuadra, cantero interrumpido por los accesos a los edificios o viviendas pero que permiten una línea de árboles que da sombra y protección a los transeúntes. La vereda tiene sobre línea municipal una banda peatonal amplia de tres metros (permite establecer un distanciamiento interpersonal en tiempos de DIASPO), permite una buena circulación a la que se plantea integrar una banda podo táctil para las personas con visión disminuida o ciegas, superficie que sumada al área que se permite algunos comercios ocupar sobre las bandas verdes se convierten en terrazas urbanas.

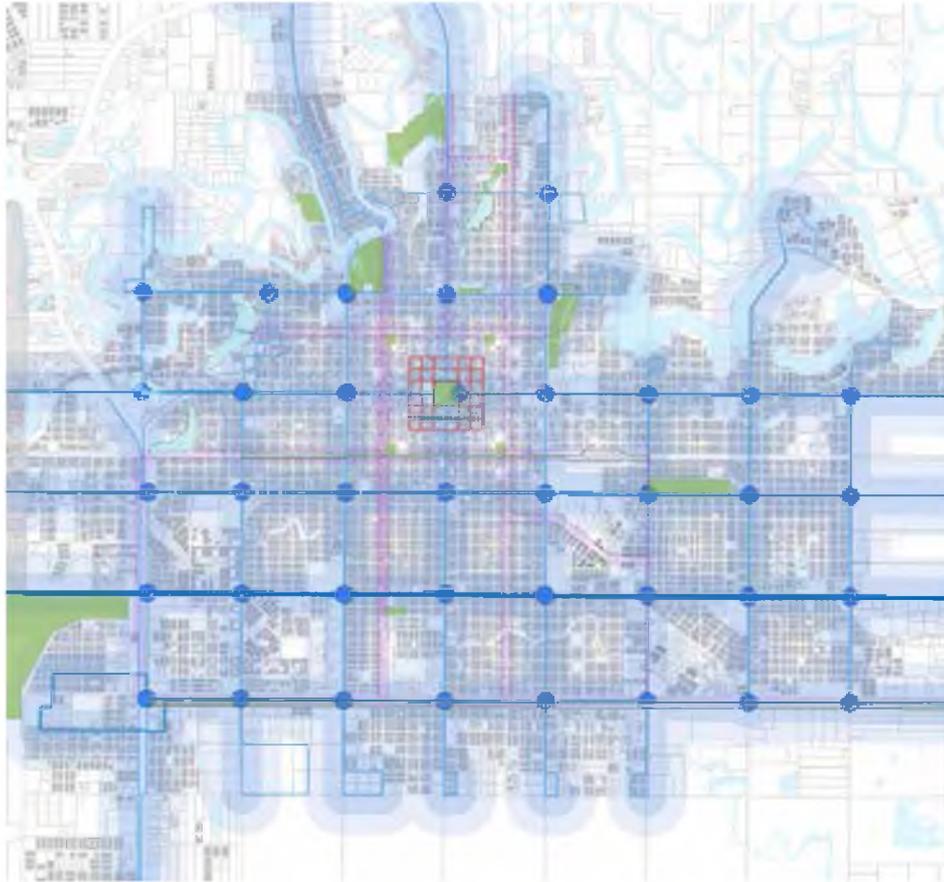


Imagen 3: Esquema teórico de movilidad pública. Elaboración propia

Conclusiones

El concepto de espacio público urbano como hemos visto ha ido cambiando a lo largo del tiempo, sin embargo, en el área central de la ciudad de Resistencia está aún ligado sobre todo a la existencia de espacios verdes, en sus calles, en sus plazas, en sus bulevares y parques que fueron definidos desde su etapa fundacional.

El área central actualmente se muestra desbordada por los problemas y los accidentes de tránsito, la posibilidad de pacificar el tránsito con áreas de 20 km/h las dársenas de estacionamiento sobre el espacio de circulación, la ampliación de las esquinas generando menos recorrido al peatón para cruzar y la gestión de las veredas como anillos de usos pueden generar una actualización del espacio público en la ciudad.

Entendemos que los cambios propuestos de mejoras, adecuación o nueva infraestructura, deben hacerse necesariamente con intervenciones complementarias de gestión nuevas, con acciones educativas y de concientización en distintas escalas, que logre articular la red de manera integral en la ciudad, estableciendo vías de distintas jerarquías y rol urbano, de forma flexible en el tiempo, permitiendo la resiliencia urbana.

Por otra parte, la posibilidad de un proyecto y de la gestión de los Espacios Públicos, debe estar encuadrada en un planteo totalizador integrado a un Plan Urbano Ambiental que incluya la preservación del patrimonio arquitectónico y cultural construido, que busque como alternativa una política sustentable y participativa.

La propuesta esbozada busca orientar y definir las políticas y criterios, con reglas claras para que la ciudad se estructure en forma ordenada y equitativa, que logre constituir al espacio público en el soporte de la vida urbana, recuperando su rol integrador y ordenador de la ciudad.

Referencias bibliográficas

- Bauman, Z. (2010). *Tiempos líquidos. Vivir en una época de incertidumbre*. Tusquets Editores.
- Bennato, A.; Sudar Klappenbach, L. (2004). “*Del trazado al plan urbano. Completando la idea de Resistencia*”. XXIV Encuentro de Geo historia Regional - IIGHI-CONICET.
- Bennato, A. (2007). “*Historia de la forma urbana de Resistencia (1950– 1980)*”. Comunicaciones científicas de la FAU-UNNE.
- Borja, J. (2003). *La Ciudad conquistada*. Alianza Editorial.
- Borja, J.; MUXI, Z. (2003). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Editorial Electra.
- Boudeguer & Squella Arq. (2010). *Manual de accesibilidad universal*. [Archivo PDF]. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/359190/manual_accesibilidad_universal1.pdf
- Centelles I Portella, J. (2006). *El buen gobierno de la ciudad*. Plural Editores.
- Cerasoli, M. (2014). “*Espacio público y calidad urbana*”. [Archivo PDF] https://www.academia.edu/16593864/ESPACIO_PUBLICO_Y_CALIDAD_URBANA
- Cuesta Beleño, A. “*Espacio público y desarrollo sostenible*” Ediciones Unisalle-Bogotá 2003
- Delgado Ruiz, M. (2011). *El espacio público como ideología*. Editorial La Catarata.
- Gorelik, Adrián, (1998). *La Grilla y el Parque, espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887 – 1936*. Universidad Nacional de Quilmes.
- Gutierrez, R. (1997). *Arquitectura y urbanismo en Iberoamérica*. Ediciones Cátedra, S.A.
- Herce, Manuel (2009) *Sobre la movilidad en la ciudad: Propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Ed: Reverté – Barcelona.
- Innerarity, D. (2006). *El nuevo espacio público*. Editorial Espasa Calpe.
- Liernur, J.; Aliata, F. (2004) comp. “*Diccionario de Arquitectura en la Argentina*” Clarín Arquitectura. Buenos Aires.
- Martinez Bellorin, R.; Llanos, D. (2015). “*Diseño y gestión de espacios públicos seguros en la ciudad*”. Universidad Simón Bolívar- Venezuela.
- Montaner, Josep María (2005) *Arquitectura y crítica*. Barcelona, Ed. Gustavo Gili.
- Rogers, R. (2000). *Ciudades para un pequeño planeta*. Editorial Gustavo Gili.
- Sanchez Gonzalez, D.; Dominguez Moreno, L. (2014). *Identidad y espacio público. Ampliando ámbitos y prácticas*. Editorial Gedisa.
- Sica, P. (1981). *Historia del Urbanismo. El siglo XIX*. Instituto de Estudios de Administración local.
- Trujillo Jaramillo, S. (1993). *Cartilla del espacio público*. Editorial Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Venturi, R.; Izenour, S.; Scott Brown, D. (1998). *Aprendiendo de las Vegas. El simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*. Editorial GG REPRINTS.