



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](http://www.iighi.conicet.gov.ar)

[iighi.secretaria@gmail.com](mailto: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>

## La ciudad próxima. Una meta distante en el Gran Resistencia durante la pandemia COVID 19

Laura Inés Alcalá

IIDTHH-CONICET/UNNE

### Introducción

El contexto de pandemia del COVID 19, visibilizó en las ciudades la importancia de contar con tejidos urbanos mixtos y la de garantizar el acceso peatonal a los equipamientos donde poder satisfacer las necesidades cotidianas esenciales.

Las ideas de mixtura funcional y compacidad, las de *ciudad próxima*, ciudad accesible y ciudad peatonal, asociadas también a las de ciudad ecológica o sustentable, forman parte de paradigmas urbanísticos que desde hace tiempo venían sosteniéndose no sólo en el plano técnico (Roger, 2000; Bohigas, 2004; Gehl, 2014; Rueda 2019, Moreno, 2020 entre otros) sino que habían ganado ya, un importante espacio en los programas de gobierno en algunas ciudades como París o Barcelona, e incluso fueron adoptados en discursos oficiales globales, como el de Naciones Unidas en la Nueva Agenda Urbana. Hábitat III, Quito, 2016.

En el contexto latinoamericano en los últimos años, estos paradigmas fueron incorporados en las agendas locales, aunque de un modo abstracto y aplicados de manera parcial y acotada en intervenciones puntuales, generalmente en las áreas centrales o de mayor interés turístico. De algún modo, existió un trasvase de ideas e ideales construidos progresivamente en ciudades de tradición compacta, caracterizadas por un importante equilibrio y consolidación previa de sus periferias, sin que existiera un reconocimiento previo de las distancias reales a las condiciones urbanas muy distintas de nuestras ciudades.

Frente a la pandemia del COVID 19, y a la necesidad de reducir los contagios y la propagación del virus, fue Europa -por sufrir más tempranamente la emergencia sanitaria-, donde se ensayaron gran parte de las medidas que posteriormente se aplicaron en nuestro país y en el Gran Resistencia. Las medidas más extendidamente implementadas a nivel urbano fueron: la reducción de los movimientos a las tareas esenciales, a horarios, distancias y motivos determinados, el confinamiento en los domicilios, la prohibición del transporte público y de las actividades de uso y permanencia en los espacios públicos.<sup>1</sup>

Esta ponencia discute la correspondencia entre esas medidas y esos paradigmas, así como el impacto negativo y la inviabilidad de su aplicación en un territorio como el del Gran Resistencia. Para hacerlo se apoyará en discusiones teóricas de los autores señalados, la descripción general del área metropolitana y el análisis de entrevistas realizadas en el marco del Proyecto Incidencias de las condiciones territoriales, urbanas y habitacionales en la contención y propagación del Covid- 19 en la Provincia del Chaco. Recomendaciones de políticas públicas (Dir. Barreto-IIDTHH)

### ¿Qué significa ciudad próxima? Reconstrucción histórica de una noción polisémica

La idea de proximidad en el territorio urbano refiere en primer término a la *cercanía física*, a la distancia acotada que separa a una persona que se encuentra en un lugar de la ciudad de otro lugar a donde necesita llegar para cumplir determinado propósito.

<sup>1</sup> Estas medidas fueron impuestas por Decretos de Necesidad y Urgencia (DNU) del Poder Ejecutivo Nacional, con plazos establecidos, prolongados y modificados progresivamente en el tiempo según las fases epidemiológicas. Estos DNU, eran replicados por los Poderes Ejecutivos Provinciales según la situación sanitaria local.

Sin embargo, la idea de proximidad no se reduce a la medida de la distancia que separa dos puntos entre sí. Es más bien una noción polisémica en la que intervienen múltiples aspectos que inciden en la manera en cómo se la percibe. Esta percepción está condicionada por ejemplo, por las *características físicas del recorrido* (de acuerdo con el tipo de topografía, el nivel de urbanización o consolidación, las condiciones climáticas, las continuidades o los obstáculos que se interponen en el camino); por las *características funcionales y ambientales del entorno urbano* a recorrer (según se trate de ambientes amigables u hostiles, percibidos como seguros o inseguros, protectores o agresivos); por las *condiciones de quien debe realizar el recorrido* (incidiendo en ello el género, la edad, las capacidades sensoriales y motrices de la persona); y también por los *dispositivos disponibles* (es decir, los medios alternativos de movilidad).

La idea de proximidad en las ciudades fue relativizándose en función de la mutación de los contextos y de los dispositivos alternativos de desplazamiento. A medida que se dispuso de medios que permitieron recorrer distancias con menor esfuerzo y en menos tiempo, la idea de proximidad cambió. Progresivamente, pesaron más las *condiciones de temporalidad y de asequibilidad*. Lo próximo se emparentó con las alternativas de conexión entre dos puntos en corto plazo de tiempo y con la posibilidad concreta de realizar el recorrido. Es decir, la disponibilidad de medios alternativos a los desplazamientos a pie (transporte público, auto, moto, bicicleta), la existencia de condiciones para el desplazamiento rápido de estos medios, pero también y fundamentalmente, la posibilidad concreta de afrontar sus costos.

Más que una medida de longitud cuantificable entonces, la percepción de lejos y cerca, aparece asociada a la *fricción* que ofrece ese territorio urbano para alcanzar el objetivo buscado. Incluso esa fricción puede invertir completamente la percepción de la distancia física. Así, puede resultar próximo un lugar distante, al que se logra llegar de manera segura, cómoda y rápida y en cambio, resultar lejano un lugar cercano del que separan condiciones desfavorables de desplazamiento que lo convierten en inseguro, complejo, o que lo ralentizan.

A medida que las actividades urbanas se especializaron (que se separaron las áreas de trabajo de las de reproducción de la vida), que las ciudades se complejizaron funcionalmente y crecieron en población y en extensión, las distancias exigidas para resolver las necesidades cotidianas y extraordinarias cambiaron.

¿Cómo separar o complementar usos? ¿Dónde localizarlos y cómo distribuirlos en el territorio? ¿Qué tipo de distancias establecer entre ellos? ¿Cómo resolver la conexión entre ellos? Fueron preguntas recurrentes para el Urbanismo y sus respuestas estuvieron formuladas de acuerdo a los paradigmas técnicos de cada momento, a las tecnologías y medios de movilidad disponibles, pero también, a los aprendizajes devenidos de las soluciones previas ensayadas como respuesta a los problemas urbanos, algunas de las cuales fueron provocadoras de nuevas crisis.

Así por ejemplo, en determinado momento, como respuesta a las crisis socio habitacionales, sanitarias, ambientales de la ciudad industrial, se pensó que las mejores condiciones higiénicas, habitacionales y productivas podrían lograrse con la segregación espacial de las distintas funciones, es decir, separando las áreas residenciales de las de trabajo y de las comerciales o administrativas. Esto era posible además por el surgimiento de los transportes públicos masivos (tren, tranvía, metro) que permitían conectar de manera rápida los puntos de origen-destino de los recorridos cotidianos.

Posteriormente, con la aparición y masificación del automóvil, la conexión entre las áreas funcionales fue pensada cada vez más para este tipo de movilidad privada que ofrecía mayor autonomía y libertad de movimiento. Las grandes inversiones urbanas estuvieron orientadas a adecuar los espacios de la ciudad al automóvil y a construir sistemas de vías especializadas para generar condiciones de movilidad fluidas y rápidas que conectasen territorios cada vez más extendidos. Esto se dio en paralelo a la consolidación del modelo de zonificación funcional: por ejemplo, barrios de vivienda construidos en áreas periféricas, separados de las áreas administrativas, productivas y laborales. (Alcalá, 2004)

Este modelo con el tiempo mostró distintos problemas: contribuyó a agravar los problemas de tránsito (atascos, retenciones e incremento de las horas de viaje a pesar de las inversiones en infraestructuras viales); sociales (efectos producidos por la mono funcionalidad: barrios *dormitorio* y centros administrativos desolados en determinados horarios y días); económicos (consumo excesivo de suelo en baja densidad con uso irracional de infraestructuras servicios) y ambientales (consumo energético y emisiones), lo cual llevó a pensar en los beneficios de la ciudad compacta y la conveniencia de promover tejidos urbanos con mayor diversidad funcional y también mayor densidad. (Rogers, 2000)

De este modo, fue prefigurándose la conveniencia de un nuevo paradigma funcional, basado en la complementación y mixtura de usos que permitiese reducir las distancias y desplazamientos cotidianos y desde el punto de vista de la movilidad, orientado hacia la complementariedad de los medios de movilidad priorizándose las distancias y recorridos peatonales.

Desde los años 60, voces emblemáticas como la de Jane Jacobs (1961) se expresaron en contra de la segregación funcional, introduciendo ideas que tendrán resonancias hasta el presente. Para esta autora, la superposición de distintos tipos de actividades en un barrio, garantizaba la vitalidad de sus calles, cualidad ligada al movimiento e intercambio social permanente a lo largo de las horas del día. Los barrios de edificaciones con distintas actividades complementarias (por ejemplo, residencia y comercio) y alineadas y relacionadas funcional y visualmente a las calles y sus espacios libres, evitan las condiciones de inseguridad y abandono producidos por su vaciamiento temporal y permiten además, el cuidado recíproco entre quienes los recorren y lo habitan.

En su libro *Vida y muerte de las grandes ciudades*, describió las consecuencias sociales y los tipos de deterioro que sucedían como resultado de las transformaciones producidas por entonces en Nueva York donde se demolían barrios tradicionales (que tenían las características antes señaladas) para construir autopistas y grandes parques escindidos de la actividades comerciales y residenciales.

En Europa las ciudades de origen latino fueron tradicionalmente compactas. Si bien durante los años del desarrollismo (años 60 y 70) los centros tradicionales fueron afectados al ceder cada vez más espacios al automóvil y sus periferias se expandieron con la construcción de barrios alejados desprovistos de equipamientos y servicios, ya hacia los años 80, las políticas urbanas cambiaron. Estas ciudades iniciaron procesos de reparación histórica y completamiento de sus periferias con la introducción de equipamientos y servicios ausentes, con la descentralización del Gobierno Local y de servicios públicos como los de Salud, con el refuerzo de las alternativas de transporte público y la mejora del espacio público peatonal (de las calles, de los parques y plazas).

Oriol Bohigas en su libro *Reconstrucción de Barcelona* (1987), argumentará sobre las transformaciones promovidas en esta ciudad al regreso a la democracia poniendo especial énfasis en la importancia del espacio público para integrar, reconectar y formalizar aquella ciudad escindida dejada por el desarrollismo de las décadas anteriores. En su posterior libro *Reconsideración moral de la Arquitectura. Contra la incontinencia urbana* (2004), hará una acalorada defensa de los beneficios de la compacidad, atributos propios de una ciudad que evita las extensiones innecesarias, que se compacta morfológicamente y superpone usos. Este tipo de transformaciones serán tomadas como ejemplos a seguir por otros autores como Rogers quien en su libro *Ciudades para un pequeño planeta* (2000) planteará la necesidad de poner límite a los procesos de expansión ilimitada y avanzar hacia urbanizaciones con mayor conciencia ambiental.

Jan Gehl, en sus libros *La humanización del espacio* (2006) y *Ciudades para la gente* (2014) discutirá la importancia del diseño de los espacios públicos basado en la dimensión humana, esto es, atendiendo a la naturaleza de la escala humana, de sus sentidos, de sus comportamientos sociales. Para este autor, las ciudades amigables serán aquellas que prioricen los espacios del peatón y del ciclista,

aquellas que dignifiquen a las personas que hacen uso del espacio público. Gehl sostendrá la importancia de restar superficies al vehículo privado, de mejorar las condiciones de seguridad y confort a los peatones y ciclistas, atendiendo también a la diversidad etaria y de género.

La especial atención a la accesibilidad universal, supondrá la adecuación de los espacios de manera que lo próximo en distancia, lo sea también en términos de la percepción de ésta. Una ciudad que se esfuerza por mejorar las condiciones de desplazamiento del peatón, no sólo mejorando la continuidad física de sus calles y accesibilidad a sus edificios, sino también considerando todos aquellos atributos que brindan un entorno acogedor y confortable (iluminación, escala y mobiliarios adecuados, entre otros) será una ciudad próxima, es decir, una ciudad abierta, que acerca y facilita accesibilidad a los bienes y servicios que la misma ciudad ofrece.

Esta doble condición de cercanía en términos de distancia y de accesibilidad son, si bien no las únicas, condiciones esenciales del derecho a la ciudad. Para George Amar *“sin movilidad asegurada los otros derechos (salud, educación, justicia, entre otros), no podrían ser ejercidos”* (Amar, 2011:35)

Progresivamente la mejora de la movilidad y de la accesibilidad fueron consideradas parte esencial del derecho a la ciudad. La Nueva Agenda Urbana de Hábitat III, dedicó gran parte de sus enunciados a la necesidad de mejorar los sistemas de transporte público, mejorar las condiciones de accesibilidad, del espacio público, etc. (Alcalá, 2019)

Estos objetivos se universalizaron y fueron adoptados discursivamente por los gobiernos de muchas ciudades, sin embargo, las implicaciones serán muy diferentes para aquellas ciudades en las que aún nunca se habían alcanzado niveles de urbanidad básicos en sus áreas periféricas como sí ya había ocurrido en las europeas. En las ciudades latinoamericanas las nuevas prerrogativas se tradujeron en general, en intervenciones parciales en sus áreas más visibles, completas y /o turísticas, es decir, en sus áreas centrales y en las ciudades más importantes.

Es preciso notar también que, con el cambio de Siglo, en un contexto de globalización (Sassen, 1991), de revolución informacional (Castell, 1996), de disolución de fronteras entre países, de alta movilidad, para una parte de la población mundial la noción de proximidad abarcó el planeta en su conjunto y volvió a modificar la noción de proximidad pues se agregó una nueva dimensión, la de la virtualidad. El mundo todo se convirtió en cercano para quienes dispusiesen de la posibilidad económica de comprar billetes de avión o de dispositivos para el acceso a internet. La noción de proximidad dejó de medirse en distancia para hacerlo en tiempo y en facilidad de conexiones y accesos físicos y virtuales. La accesibilidad a determinados servicios, la satisfacción de necesidades cotidianas o extraordinarias ya no quedaron supeditas a las distancias físicas, a las condiciones de género o de edad, a la disposición de medios alternativos de desplazamiento sino a la disposición de internet.

En este nuevo contexto, las áreas centrales de las ciudades de referencia internacional, contarán con un espacio público de equivalente calidad reflejo de la pertenencia a ese mundo global accesible. “Acercar la ciudad” fue siendo sinónimo de ampliación de derechos y de multiplicación de libertades de movimiento y de elección de dónde y cómo satisfacer las necesidades cotidianas de abastecimiento, educación, trabajo, salud, pero también las de ocio y recreación. Ello constituirá además un insumo fundamental para la ampliación del territorio de consumo en el contexto neoliberal, posterior al fin del Estado de Bienestar. No es casual que el espacio público cobre también fuerte interés para el mercado.

Sin embargo, en Latinoamérica, donde las ciudades tradicionalmente son mucho más extensas e inequitativas y las áreas periféricas deficitarias, la mejoría de los espacios peatonales y el transporte público si bien contribuirán en algunos casos a acercar la ciudad central, de ningún modo revertirá las condiciones de inequidad territorial.

En las ciudades latinoamericanas, no sólo existen aún conjuntos habitacionales construidos por el Estado sin dotaciones básicas sino que entre el 30 o 40 % de los territorios urbanos son asentamientos precarios, producidos con nula o insuficiente apoyatura del Estado, con déficits de todo tipo. Áreas habitadas por población que no sólo se enfrenta a las dificultades de sustento diario, de accesibilidad física, sino a las dificultades de acceso real a las prestaciones de servicios elementales de salud, educación, recreación, etc.

## **De la ciudad próxima europea a la ciudad latinoamericana**

A partir del repaso anterior queda en evidencia que la idea de ciudad próxima se construyó fundamentalmente dentro de las características, trayectorias y tradiciones de la ciudad compacta europea. En algunas de ellas, las últimas políticas urbanas suponen un paso más en la misma tradición. Por ejemplo, entrados en el S. XXI, frente a los nuevos desafíos ambientales, a la valoración que cobran las ideas de movilidad saludable y sustentable, en Barcelona se propondrá la idea de supermanzanas. En la ciudad central, donde ya existe una extraordinaria superposición funcional y una densidad muy alta (de más de 1500 hab/ ha), así como una amplia y variada oferta de transporte público, Salvador Rueda propondrá ganar espacios verdes y para el peatón, limitar la circulación vehicular para ceder espacios al uso de la bicicleta, introducir mayores espacios de esparcimiento, de ocio, de calidad de vida.

Con sentido equivalente, en París, el urbanista Carlos Moreno promoverá la “ciudad de 15 minutos”. Una ciudad con fuerte compromiso ambiental, donde la descentralización de los servicios que ofrece la ciudad central, y la promoción de la superposición funcional en los barrios se plantea como posibilidad de reducir las moviidades vehiculares y con ello las emisiones y de ganar horas para la vida, evitando desplazamientos innecesarios. Estas ideas son las que asumirá como programa de gobierno la alcaldesa Anne Hidalgo.

En las ciudades latinoamericanas en cambio, si bien puede reconocerse el enorme esfuerzo realizado por algunas grandes ciudades para mejorar el transporte público, los servicios y las conexiones entre las áreas perirurbanas y los centros (nos referimos por ejemplo a las inversiones en el Transmilenio en Bogotá; Transantiago, en Santiago; Metrobus en BsAs, Metrocable en Medellín; etc.) en general ello no estuvo acompañado de procesos significativos de descentralización que permitieran revertir las históricas inequidades territoriales. Por su parte, las inversiones para mejorar el espacio público y la accesibilidad peatonal, se tradujeron en intervenciones en las áreas centrales, más visibles y completas y en las ciudades más importantes, es decir aquellas donde la actividad turística también es más importante.

Es preciso entonces distinguir entre las nociones construidas en ciudades con larga tradición en desarrollos compactos y tejidos mixtos como las ciudades europeas de origen latino y la trasposición discursiva o fragmentada al contexto de las ciudades Latinoamericanas. Del mismo modo que es preciso considerar las diferencias entre las condiciones sociourbanas de partida en uno y otro caso frente al nuevo contexto económico neoliberal (post 90s). Mientras las sociedades europeas habían sido robustecidas previamente por sólidos Estados de Bienestar, las latinoamericanas se enfrentaron al neoliberalismo antes de que los Estados de Bienestar pudieran siquiera consolidarse.

En Europa, las políticas urbanas orientadas a mejorar los espacios públicos o a priorizar la movilidad sustentable (peatonal, ciclista o transporte público), introducirán nuevas cualidades allí donde en general, los déficits cuantitativos habían sido previamente resueltos. Con posterioridad incluso a verdaderos procesos de descentralización, a partir de los cuales se había logrado acercar los gobiernos locales a los distintos distritos de la ciudad abarcando tanto el acceso a las prestaciones como el perfeccionamiento democrático. (Borja, 1996) En muchos casos, la mejora de la movilidad formará parte integrada de políticas de generación de nuevas centralidades, de introducción de equipamientos de calidad (bibliotecas multifuncionales, mercados, parques, instalaciones deportivas, etc.) en las áreas postergadas. En ellas, los servicios de transporte público (metro, tranvías, autobuses)

serán diseñados para conectar e irrigar las partes escindidas de la periferia además de mejorar los vínculos con las áreas centrales.

En Europa, esta idea de ciudad próxima buscó remediar los efectos dejados por el modelo modernista precedente, que mostró falencias y conflictos socio habitacionales, similares a los que advirtiera Jacob, además de incrementar las dependencias hacia las áreas centrales y de presentar. El tiempo había demostrado las potencialidades ofrecidas por los tejidos de los centros tradicionales o históricos, caracterizados no sólo por la proximidad física sino por la variedad y diversidad y mayor flexibilidad a los procesos de renovación edilicia.

El derecho de acceso a la ciudad estará emparentado no sólo con la ampliación de alternativas para el despliegue de la vida cotidiana facilitando los movimientos, sino también a la construcción de ciudades más equitativas en cuanto a la distribución de los servicios, lo que redundará en mayor eficiencia energética. Un ejemplo de lo expresado será la evolución seguida por Barcelona desde la recuperación de la democracia hasta entrados en el nuevo siglo. Se observará allí la descentralización del ayuntamiento en gobiernos distritales más cercanos al ciudadano, la equiparación de cada distrito con la introducción de equipamientos y servicios que estuviesen ausentes, así como de otros que generasen centralidades barriales como los mercados y la cuidada urbanización del espacio público para facilitar la movilidad peatonal y ciclista, etc. Debe notarse que hubo aquí una priorización de estas cualidades urbanas por sobre la de la vivienda.<sup>2</sup> Desde la política urbana y habitacional prevalecerá la idea de combinación necesaria de usos e incluso los equipamientos públicos serán concebidos también con programas más complejos y multipropósitos.

Cuando los objetivos de mejoramiento de la movilidad y del espacio público llegan a las ciudades Latinoamericanas, suponen el trasvase de políticas urbanas sin la necesaria reflexión de las condiciones de partida. Como dijéramos, la mayor parte de estas ciudades –incluidas las argentinas– mantenían déficits de todo tipo: habitacional, de equipamientos, de servicios, de accesibilidad y los programas implementados no se plantearán revertirlos.

Los Programas de Mejoramiento de Barrios en Argentina por ejemplo, se circunscribirán a determinadas mejoras urbanas, ambientales, jurídicas pero no modificarán significativamente las características principales de difícil accesibilidad y fuerte dependencia a las áreas centrales para resolver el acceso a los servicios básicos de salud, educación, recreación, etc. Por su parte, en la producción estatal de barrios de vivienda nueva, se omitirán atributos esenciales de urbanidad: prevalecerá la producción seriada de casas con estándares urbanísticos muy bajos y ninguna complementación funcional, nuevas extensiones urbanas en baja densidad, alejadas, desprovistas de infraestructuras básicas y de todo tipo de equipamientos.<sup>3</sup>

A diferencia de las políticas urbanas europeas, que se orientaron a la descentralización y a acortar las distancias y a facilitar el acceso a los servicios de calidad, las políticas urbanas latinoamericanas se centraron fuertemente en la movilidad como facilitadora del acceso a la misma ciudad central, aquella mejor dotada y servida, concentradora de las mejores ofertas de equipamientos y servicios públicos, comerciales, recreativos donde se encuentran también las oportunidades laborales y las actividades productivas informales.

Con excepción de políticas urbanas singulares, orientadas a introducir nuevos equipamientos polifuncionales en las áreas periféricas (Parques Biblioteca en Bogotá o Medellín, Equipamientos sociales y deportivos en Río o Sao Pablo), las grandes inversiones se destinarán a mejorar y especializar las vialidades, introducir nuevos sistemas de gestión de autobuses, nuevas líneas de metros, metrocables, etc.

<sup>2</sup> Tanto así que a principios del S.XXI estuvieron en discusión las superficies exigibles para vivienda social y protegida. Atendiendo a la nueva composición de hogares de uno o 2 integrantes, a la vida más fuera que dentro del hogar, se consideraron excesivas las superficies mínimas exigidas anteriormente.

<sup>3</sup> Lo mismo ocurrió en otros países latinoamericanos que desplegaron semejantes políticas caracterizadas como *nuevo desarrollismo*. La producción seriada de viviendas alcanzará cantidades sorprendentes en México, Brasil, Chile.

De tal manera, aun cuando estas inversiones mejoraron en muchos casos la calidad de vida reduciendo las horas de viaje, no modificaron las condiciones de distribución territorial de los bienes y servicios urbanos.

Las acciones de mejora y cualificación de los espacios peatonales se circunscribieron en general a las áreas centrales más consolidadas, o a los alrededores de los nuevos centros de trasbordo y de movilidad masiva, convertidos desde entonces en los centros de referencia desde donde la accesibilidad a la ciudad queda inexorablemente ligada a la conexión rápida y a la posibilidad de vínculo con áreas alejadas.

En ciudades más pequeñas como las que integran el Gran Resistencia, las mejoras en el espacio público –cuando existieron- se circunscribieron básicamente a sectores hegemonicamente representativos o simbólicos del área central, y en ellas no existió tampoco mejoría significativa de los servicios de transporte público.

En sintonía con lo anterior, es notorio verificar que la Agenda hábitat III, pone el énfasis en las ideas de accesibilidad y asequibilidad (la necesidad de posibilitar el acceso al transporte público y a otros servicios urbanos sin que ello ponga en crisis las economías domésticas); en la necesidad de superar barreras físicas, materiales, económicas, culturales, educativas, generacionales, de género, de clase; sin hacerlo en cambio, en la idea de producir tejidos donde la vivienda aparezca ligada a la combinación de otros usos.

Nos acostumbramos así a admitir y hacer uso de un territorio muy amplio, donde lo próximo no es lo cercano en distancia, sino lo accesible y asequible con el medio de movilidad disponible.

Naturalizamos las distancias de recorrido diario, los desplazamientos obligados para satisfacer las necesidades de salud, de aprovisionamiento, de recreación, de trámites administrativos y bancarios, que continúan brindándose en las áreas centrales.

## **La irrupción de la pandemia del COVID 19 y la réplica descontextualizada de medidas sanitarias**

Al surgir la pandemia antes en Europa que en Latinoamérica y Argentina, al igual que ocurriera frente a otras enfermedades desconocidas, se ensayaron restricciones y aislamientos para evitar la propagación de los contagios. Se exigieron cuarentenas a los contagiados, a sus contactos estrechos, a quienes llegaban de otra ciudad. Se prohibieron las concentraciones de gente, se suspendieron vuelos y transportes públicos, se restringieron los movimientos fuera del hogar a distancias acotadas y quedaron permitidos solo los movimientos de las personas que realizaban trabajos esenciales.

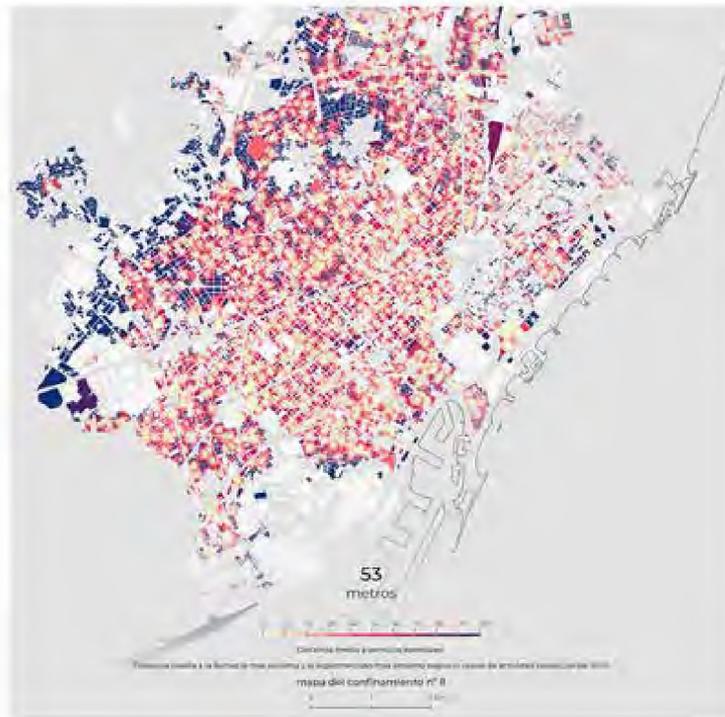
Se vaciaron los “no lugares” definidos por Marc Augé (1995) como los espacios de la vida contemporánea: los aeropuertos, las terminales de trasbordo, los cajeros automáticos, los gimnasios, los bares, los centros comerciales y grandes supermercados. La vida se replegó a los hogares y al barrio, los trabajos en aquellos casos en que fue posible, se reconvirtieron a la modalidad virtual, al igual que las actividades educativas.

En este nuevo contexto, cuando Europa ensayó las restricciones de movimiento a distancias próximas al domicilio, los barrios contaban en general con los comercios y servicios esenciales (farmacias, cajeros, supermercados). Si bien la suspensión del transporte público, reducía las libertades, en los barrios era posible satisfacer las necesidades cotidianas. La pandemia mostró una virtud más de la *ciudad próxima* o *ciudad de cuarto de hora*: la posibilidad de autoabastecerse en el barrio, de evitar desplazamientos innecesarios y la propagación de la enfermedad.

Aun cuando en Europa existieron críticas respecto de las medidas adoptadas, allí la realidad urbana suponía claramente una situación diferente a la latinoamericana. Un mapa de Barcelona de 2019 (ver

# XL ENCUENTRO DE GEOHISTORIA REGIONAL (2021)

Mapa 1), mostraba no sólo las distancias a comercios esenciales en toda la ciudad sino la disponibilidad de un tipo de información relevante frente a la pandemia, que permitía responder rápidamente y de manera adecuada a las necesidades específicas de los distintos barrios.



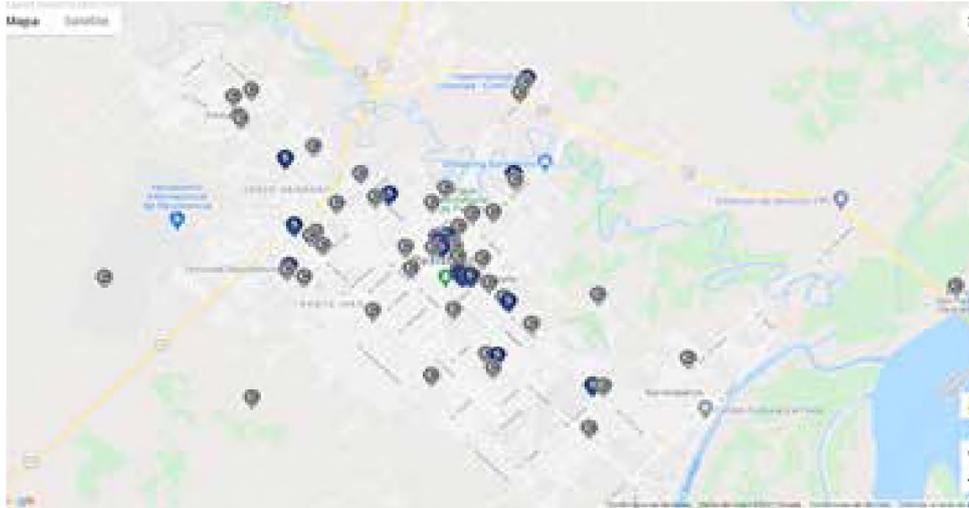
Mapa 1. Distancia media a la farmacia más próxima y al supermercado más próximo según Censo de actividad comercial del 2019 en Barcelona. Fuente: Diario El País, España 27/03/2020.

La imposición en cambio, de semejantes medidas de restricción de movimientos en el contexto local, supuso una réplica irreflexiva, que desconoció las situaciones reales de extensas áreas de nuestras ciudades, donde sus residentes se encuentran alejados de algunos servicios esenciales.

Si bien no disponemos de un mapa equivalente del Gran Resistencia, haciendo uso de Google Maps y tomando como referencia algunos servicios esenciales como farmacias o cajeros automáticos, es posible observar las enormes diferencias que se plantean a nivel local respecto de la distribución territorial de estos servicios. Estas diferencias implicaron que la implementación de iguales medidas frente a la pandemia, supusiera mayores sufrimientos y problemas a las personas que más ayuda necesitaban. En lugar de acercar la ciudad a las personas, se la alejó aún más.

Las farmacias por ejemplo, se concentran en las áreas centrales de los municipios del Gran Resistencia, verificándose la existencia de extensas áreas habitadas, alejadas más allá de lo que permitían los decretos que restringían los movimientos.

Del mismo modo, la distribución de sucursales bancarias y cajeros, no es equilibrada en el territorio. A su reducido número se agrega la baja bancarización de la economía local: por ejemplo, los jubilados habitualmente cobran en las sucursales bancarias y no están acostumbrados al uso de tarjetas; en los barrios gran parte de los pequeños comercios, quioscos, panaderías, verdulerías sólo aceptan pagos en efectivo, lo cual exige a la gente movilizarse hasta los cajeros automáticos para extraer dinero. A estas complicaciones se añade además el mal funcionamiento de los cajeros en la periferia o las largas colas que deben hacerse por el escaso número de cajeros disponibles.



Mapa 2. Distribución de Sucursales Bancarias y Cajeros Automáticos en el Gran Resistencia. Fuente: Google Maps.

Como explicaba una entrevistada, la necesidad de desplazarse hasta un cajero radicaba en que:

- *Muchas veces nosotros no conseguíamos acá un supermercado abierto. Todo cerraba antes de tiempo, entonces si no lo comprábamos antes teníamos que comprar acá en el quiosco del barrio, digamos... Para eso requeríamos sí o sí efectivo; o sea que nosotros teníamos que ir sí o sí al cajero. E ir al cajero implicaba colas y colas de gente, porque, no sé por qué, pero todo el mundo iba a sacar plata. Entonces era un problema. Antonela.*

En relación a las distancias entre su vivienda y los cajeros más próximos disponibles comentaba:

- *Y acá está el del Güiraldes (a 500m), pero es un problema ir, porque se llena, esa es la verdad. Y más en esa época estaba lleno. Hay veces que funciona, hay veces que no. El próximo en cercanía es el que está frente a la universidad, el de la UNNE, la entrada que está enfrente al club (2.5km), y ya después tenés el que está en Las Heras (3km). Antonela*

Las colas para el cobro de jubilaciones y asignaciones familiares en las sucursales bancarias estuvieron siempre reflejadas en la prensa local con críticas a la ausencia de implementación de alternativas que permitieran no exponer a los adultos mayores a concentraciones en las que existía mayor riesgo de contagio además de someterlas a las inclemencias del tiempo.



Imagen 1. Aglomeración de personas en Sucursal del Banco del Chaco en Barranqueras. Fuente: <http://www.diariochaco.com/noticia/aglomeracion-de-personas-y-largas-colas-en-bancos-para-cobrar-asignaciones-y-jubilaciones>

En el caso de los equipamientos de salud, en el Gran Resistencia, el Hospital Perrando concentró las internaciones de los casos COVID positivo que lo requerían. En el mismo predio se instaló un *consultorio*

*de febriles* para la realización de hisopados. Por su parte, el hospital de Barranqueras, Eva Perón y el de Fontana, Luis Fleita, atendían llamados telefónicos de quienes tenían síntomas. En estas llamadas, se evaluaba la situación y se recomendaba o no, acercarse a estos hospitales a hisoparse, donde lo hacían sólo 3 veces por semana.

El escaso número de postas donde realizar hisopados, en los momentos de mayor incertidumbre, hacía que los teléfonos no funcionasen adecuadamente ante la sobrecarga de llamados y que la población se desplazase hasta el Hospital donde no siempre era atendida.

De acuerdo a información periodística recién el 6 de mayo de 2020, se inauguró en los hospitales de Barranqueras y Fontana *consultorios febriles* para realizar hisopados y en caso necesario, hacer derivaciones y se inauguraron camas para internar a pacientes no COVID, a fin de descomprimir el Hospital Perrando que por entonces estaba colapsado.<sup>4</sup> Recién a partir del 11 de enero de 2021, es decir 10 meses después del inicio de la pandemia, el Ministerio de Salud del Chaco, habilitó otra posta para realizar hisopados a quienes lo necesitaran para viajar.<sup>5</sup>

A partir de junio de 2020, el Gobierno Nacional, frente a la situación de criticidad que vivía la Provincia del Chaco, aportó el servicio del Plan Nacional Detectar que consistía en una posta móvil para la realización de hisopados. Cada día se localizaba en un barrio diferente. Si bien esto constituyó una gran ayuda, nuevamente planteó la distancia a los barrios que lo requerían y la información no siempre era accesible a todo el mundo pues la localización del día siguiente se daba a conocer por redes sociales. Una vez más, cuando la población necesitaba la proximidad de los servicios urbanos, en este caso de salud, estos se alejaban o resultaban esquivos. Una entrevistada decía al respecto:

- *“cuando vos te ibas al hospital, o te tenías que estar muriendo de la tos o inventar algo de que no tenías olfato o el gusto.... Cuando vos te sentás, te sacan esto de la saturación del aire y la temperatura, antes de hacerte el análisis. Ellos cuando vos llegás ahí, “vos sí, vos no”, van viendo a quién le hacen —en el hospital, digo— lo que sería salud pública provincial. Era todo un tema hacerte el análisis, al menos en ese momento en que a mí me da positivo. Después lo que es Nación es este, el Plan Detectar que para mí era una genialidad, porque si vos, por más que no hayas tenido síntomas, o hayas tenido un contacto y no hayas tenido síntomas o viceversa, te hacían... te hacían, era al aire libre”.* Antonela

Las entrevistas realizadas pusieron de manifiesto que, ante la inexistencia de accesibilidad universal a este servicio sanitario, fueron empleados otros capitales y dispositivos directamente vinculados a los perfiles socioeconómicos. Respecto de la posibilidad de hisoparse otra entrevistada dirá:

- *“me lo facilitó la facultad, los médicos de la facultad, ...; no es que me fui al consultorio febril, hice la cola... no. Fui porque ya me habían dicho “en tal lugar te están esperando y te van a hisopar”. En eso tuve la facilidad, y tuve facilidades en todo, en toda la enfermedad tuve facilidades, por el hecho de ser médica, obviamente.* Ana Paula, Residente Médica

Comparando con lo que le ocurrió a su hermano comentó que cuando le recomendó hisoparse le dijo:

- *“si no querés pagar andá al febril”. Fue al febril. No avanzaba la cola, tenía que esperar, toda la gente amontonada, se largó a lloviznar y se encimaban, y me dice: “no, me fui a mi casa, me quedé en casa”. Y al otro día sacó turno en el privado.* Ana Paula, Residente Médica

En el caso de otra entrevistada, comentó que en el Hospital no pudo hisoparse porque le dijeron:

<sup>4</sup> <https://chaco.gov.ar/noticia/59721/hospital-eva-peron-mejoramos-las-instalaciones-para-brindar-mayor-equidad-en-el-acceso-a-la-salud-re>

<sup>5</sup> <https://chaco.gov.ar/noticia/63014/covid19-salud-publica-habilito-una-posta-de-testeos-exclusiva-para-viajantes>

# XL ENCUESTRO DE GEOHISTORIA REGIONAL (2021)

- “mirá, solo con la fiebre, no podemos hacerte el hisopado, no todo es Covid”. Sin embargo, ante sus síntomas decidió hisoparse igual, “como si estuviera agitada, que me falta el aire, me siento rara con ese tema,, igual me voy a hacer el hisopado por privado. Y así fue. al día siguiente, el viernes, me fui a hisopar al Biolab, Y ahí me hicieron un hisopado rápido y a la media hora me mandaron un WhatsApp que decía que era positivo”. Carolina

Igual situación se verificó en el descuido o abandono que sufrieron otros enfermos. En aquellos primeros meses tanto el principal hospital de la provincia como las clínicas privadas debieron reducir las prestaciones a los demás tipos de enfermos, incluidos los enfermos crónicos y graves. También se redujo la atención en las oficinas del INSSSEP (Instituto de Seguridad Social, Seguros y Préstamos) donde se realizan las autorizaciones médicas, de medicamentos, derivaciones a Buenos Aires, etc. y empeoraron las condiciones de prestación de su servicio de farmacia.

En este último caso, la única sede en el Gran Resistencia de la Farmacia del INSSSEP ubicada dentro del área central de Resistencia, con las restricciones de los aforos permitidos al interior del local, exigía que las personas hiciesen cola a partir de las 5 de la mañana, sea cuales sean las condiciones climáticas. Si bien se implementó un servicio telefónico que incluía el reparto a domicilio, los teléfonos no funcionaban, requerían múltiples llamadas y cuando esto se lograba, el reparto a domicilio en general demoraba más días de los que un enfermo con medicación diaria podía esperar. Con el paso de los meses no se verificaron mejorías en este tipo de servicios.



Imágenes 2. Esperas en la vereda para atención en la Farmacia del INSSSEP. A izquierda 13/5/2020, a dcha, 9/9/2020. Fuente: archivo propio.

## La ciudad se cierra cuando más se la necesita

En el Gran Resistencia, al problema de la inequitativa distribución de los equipamientos esenciales se sumó el cierre de determinados barrios y el cierre del área central, con consecuencias y alcances diferentes. En el caso del cierre de barrios como el Gran Barrio Toba (justificado por las autoridades por el número de contagios), o como el del Área Sur (sin número de casos que lo justificase), introdujeron nuevas situaciones de estigmatización y aislamiento en sectores que ya lo padecían. El cierre del área central de Resistencia, donde se concentra el mayor número de equipamientos y servicios esenciales, supuso la negación del *acceso a la ciudad*.

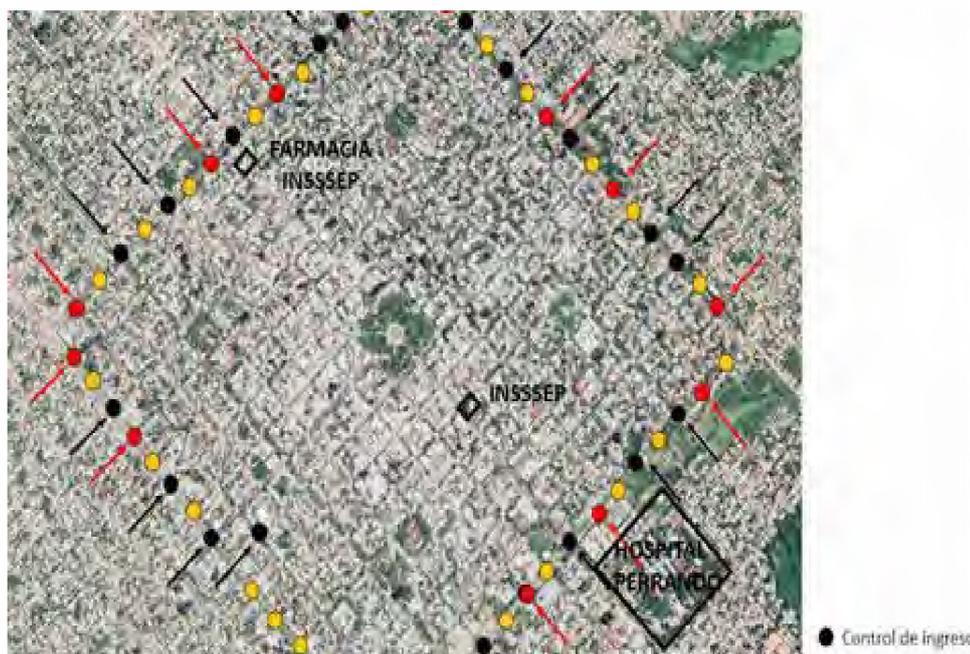
Los condicionamientos físicos (ver Mapa 3), sumado a los permisos que debían gestionarse por internet como pasaporte para poder pasar los controles complejizó aún más el acceso a la ciudad y provocó mayor distanciamiento y desprotección para la población. Los permisos estuvieron restringidos según los distintos momentos de los primeros meses de la pandemia, a días en la semana, al número de patente, o a la disposición de turnos. Los mismos se gestionaban por internet y requerían determinadas destrezas además de la disposición de internet en los hogares para obtenerlos.

# XL ENCUESTRO DE GEOHISTORIA REGIONAL (2021)

- *“Mi esposo cuando no lograba obtener el permiso se movía con su historia clínica oncológica para que lo dejaran pasar para ir al médico o realizarse estudios. Suponía una indignidad añadida a una situación de por sí ya angustiante”*. Laura



Imagenes 3. (Izq.) Cierre de puente peatonal en Av.Nicaragua y José Ma. Paz - zona Sur (Dcha) Cierre del Sector Gran Toba. Resistencia Fuente: TURBA.



Mapa 3. Puntos de control de ingresos, desvíos y cierres a partir de las 0:00hs del 29/4/2020. Fuente Elaboración propia en base a Información difundida en medios de prensa por la Policía del Chaco.

En el Informe *¿Cómo se vive la pandemia COVID-19 en el Gran Resistencia y Gran Corrientes?* (Turba, 2020) las entrevistas demuestran no sólo las implicaciones para acceder a los servicios de salud, para el abastecimiento cotidiano de los hogares, sino en las economías domésticas de subsistencia

- *“Al cercar la zona, muchos de los vecinos que viven de changas, comercios o ventas de artesanías dejaron de trabajar y sus ingresos disminuyeron drásticamente. A la grave situación de pobreza se sumó la imposibilidad de obtener alimentos fuera del barrio”*. Entrevista en Barrio Toba

No sólo se cerraron barrios y el área central sino los accesos a las ciudades. De pronto, la vida que hasta entonces se desplegara en un área metropolitana continua como la del Gran Resistencia, o entre ésta y la ciudad de Corrientes, se vio afectada por los cierres intermunicipales e interprovinciales. El uso indistinto de ambas capitales para el acceso a determinados servicios de salud, para el trabajo diario, etc., se vio interrumpido, afectando familias que quedaron desmembradas (padres mayores en un municipio, hijos en otro), trabajos afectados entre otras múltiples complicaciones.

A estas dificultades se añadió incluso, el hecho de culpabilizar a quienes irremediamente debían

# XL ENCUESTRO DE GEOHISTORIA REGIONAL (2021)

moveirse sea para acceder a servicios inexistentes en sus barrios, sea para continuar trabajando y tener ingresos indispensables para el sostenimiento del hogar. Tal el caso de cuentapropistas, vendedores informales, etc.



Imagen 4. Presentación televisada del Gobernador del Chaco 22/05/2020. Fuente: Chaco Gobierno de Todos.

En cadena televisada, el Gobernador del Chaco por ejemplo, mostraba *los clusters* de movilidad, explicando las áreas donde por el incumplimiento de las medidas de restricción de movimientos debían reforzarse los controles y las restricciones. En su discurso, el criterio epidemiológico se imponía como razón absoluta para reducir la movilidad desconociendo las implicaciones antes referidas. En la imagen 4 puede observarse que los *clusters* rojos que correspondían a la máxima movilidad coincidían con las áreas periféricas donde como dijéramos no era posible resolver las necesidades esenciales.

- *“Cortar la circulación comunitaria implica cortar la movilidad. Si las personas no se aglomeran el virus no se reproduce. Hagamos el máximo esfuerzo. Aislamos los Covid positivos, los contactos estrechos y así se corta la circulación comunitaria y así volveremos a la normalidad”* Gobernador, 14/06/2020.<sup>6</sup>

## **“Para quedarse en casa hay que tener una casa”, pero además la casa precisa de la proximidad de la ciudad**

Durante las medidas de Aislamiento Social Preventivo Obligatorio y ante la reiteración en todos los medios de comunicación de las recomendaciones oficiales de permanecer en los hogares, se hizo masiva la reflexión que desnudaba la irrealidad de tal medida en un continente y un país donde un número importante de personas vive aún en la calle, lo mismo respecto de la recomendación de mantener la higiene y el lavado frecuente de manos que para poder cumplirse requería de manera imprescindible contar con el servicio de agua en la vivienda. En este trabajo no hemos hecho referencia a estas cuestiones habitacionales imprescindibles, pero ya más analizadas. Quisimos mostrar cómo, para hacer posible estas medidas resulta imprescindible también que la vivienda forme parte de la ciudad o, que no se encuentre aislada de ésta. La ciudad, en tanto conjunto de atributos materiales e inmateriales que brindan la posibilidad de satisfacer las necesidades básicas, debe ofrecerse de manera próxima o cercana. De otro modo, en lugar de brindar las condiciones necesarias, de amparar y proteger ante una realidad crítica termina configurando un estado de situación peor.

Una ciudad como la descrita, donde el área central se cierra, los servicios esenciales distribuidos inequitativamente en el territorio se brindan siguiendo criterios poco claros, en la que se culpabiliza a quien requiere movilizarse por cuestiones de salud o elementales de subsistencia, termina siendo una ciudad que refuerza las inequidades y abandona a sus habitantes, dejándolos librados a sus propios capitales sociales.

<sup>6</sup> Fuente: <https://www.telam.com.ar/notas/202006/476532-capitanich-anuncia-medidas-mucho-mas-restrictivas-para-mitigar-los-efectos-del-coronavirus-en-chaco.html>

## **Referencias bibliográficas**

- Alcalá, L. (2004) *Hacia la asimilación de las vías segregadas en el ámbito urbano. El caso de las Rondas de Dalt y del Litoral en Barcelona*. Tesis Doctoral. Barcelona: UPC.
- Alcalá, L. (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. 8vo Seminario de Políticas Urbanas. Resistencia. IPUR-BAT FAU, UNNE.
- Amar, G. (2010) *Homo mobilis*. Buenos Aires: Icrj' futuribles.
- Augé, M. (1995). *Los no lugares. Espacios del anonimato*. Barcelona: Gedisa.
- Bohigas, O. (1987) *Reconstrucción de Barcelona*. Barcelona: Edicions 62.
- Bohigas, O. (2004) *Contra la incontinencia urbana*. Barcelona: Electa.
- Borja, J. (1996) *Barcelona. Un modelo de transformación urbana*. Quito: PGU.
- Castells, M. (1996) *La era de la información La sociedad en red*. Barcelona: Alianza.
- Gehl, J. (2006) *La humanización del espacio urbano*. Barcelona: Reverté.
- Gehl, J. (2014) *Ciudades para la gente*. Buenos Aires: Infinito.
- Jacobs, J. (1961) *Muerte y vida de las grandes ciudades americanas*. Madrid: Península.
- Moreno, C. (2020) The 15-minute city. <https://www.youtube.com/watch?v=TQ2f4sJVXAI>.
- NACIONES UNIDAS (2017). Nueva Agenda Urbana. Hábitat III. Octubre 2016. Quito.
- Rogers, R. (2000). *Ciudades para un pequeño planeta*. Barcelona: GG.
- Rueda, S. (2019), Supermanzanas como nuevo modelo urbano. <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/922775/supermanzanas-como-nuevo-modelo-urbano-por-salvador-rueda>
- Sassen, S. (1991) *The global city*. London: Princeton.
- Turba, (2020). ¿Cómo se vive la pandemia COVID-19 en el Gran Resistencia y Gran Corrientes? Café de las ciudades. Junio 2020 <https://cafedelasciudades.com.ar/sitio/contenidos/ver/323/como-se-vive-la-pandemia-covid-19-en-el-gran-resistencia-y-gran-corrientes.html>