

# COMUNICACIONES Científicas y Tecnológicas ANUALES 2024

Docencia  
Investigación  
Extensión  
Gestión



DOCENCIA  
INVESTIGACIÓN  
EXTENSIÓN  
GESTIÓN

## **DIRECCIÓN GENERAL**

Decano de la Facultad de Arquitectura  
y Urbanismo - UNNE  
DR. ARQ. MIGUEL A. BARRETO

## **DIRECCIÓN EJECUTIVA FAU UNNE**

Secretaría de Investigación,  
DRA. ARQ. VENETTIA ROMAGNOLI

## **COMITÉ ORGANIZADOR**

MG. ARQ. HERMINIA ALÍAS  
DG CÉSAR AUGUSTO  
ARQ. MARÍA VICTORIA CAZORLA  
ESP. PROF. CECILIA DELUCCHI  
MG. ARQ. ANNA LANCELLE SCOCCO  
MG. ARQ. PATRICIA MARIÑO  
DG ANÍBAL PAUTAZZO  
LIC. LUCRECIA SELUY  
DG LUDMILA STRYCEK

## **CORRECCIÓN DE TEXTO**

IRINA WANDELOW

## **DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN**

LARA MEYER

## **COORDINACIÓN EDITORIAL Y COMPILACIÓN**

DRA. ARQ. VENETTIA ROMAGNOLI

## **EDICIÓN**

Facultad de Arquitectura y Urbanismo  
Universidad Nacional del Nordeste  
(H3500COI) Av. Las Heras 727 •  
Resistencia • Chaco • Argentina  
Web site: <http://arq.unne.edu.ar>

## **ISSN 1666-4035**

Reservados todos los derechos.  
Resistencia, Chaco, Argentina. Octubre 2025

La información contenida en este volumen es absoluta responsabilidad de cada uno de los autores. Quedan autorizadas las citas y la reproducción de la información contenida en el presente volumen con el expreso requerimiento de la mención de la fuente.

# PRÓLOGO

Este nuevo número de las Comunicaciones Científicas y Tecnológicas Anuales, que contiene los trabajos presentados a las Jornadas de Comunicaciones Científicas y Tecnológicas 2024, organizadas por la Facultad de Arquitectura y Urbanismo en octubre de ese año, representa un paso más en el proceso de crecimiento de este espacio de difusión e intercambio que disponen los docentes, investigadores, becarios, estudiantes de grado y posgrado, no docentes y la comunidad académica en general perteneciente a nuestra facultad, otras unidades académicas de la Universidad Nacional del Nordeste y de la región, para dar a conocer sus producciones. Estas jornadas se nutren de trabajos realizados en los campos de Docencia, Investigación, Extensión, Gestión, y abarcan una amplia variedad temática, referida a las distintas áreas de las carreras de Arquitectura y de Diseño Gráfico como así también de la oferta de posgrado de esta casa de estudios. La consolidación y crecimiento de este espacio se ven reflejados en el volumen de producción que en estos últimos años se ha sostenido y acrecentado de manera sostenida, y que se plasman tanto en el material que contiene este nuevo libro como también en los contenidos de la revista institucional ADNea, que al igual que en los últimos 12 años publicará este año una selección de los mejores trabajos

presentados en estas jornadas. Ambas publicaciones son producciones periódicas de la Editorial de la FAU. La importante producción evidencia el compromiso e interés que tiene la comunidad académica de nuestra facultad por compartir los resultados de sus actividades anuales tanto al interior de la FAU como al medio social en general, lo cual es valorado institucionalmente desde la perspectiva de que constituye un excelente ámbito de conocimiento y reflexión sobre las prácticas propias y de los demás colegas en general, que redundan en el continuo mejoramiento de la calidad de la facultad. A su vez, también es una excelente vidriera para mostrar la producción de lo que anualmente se realiza en las carreras de grado y posgrado que se imparten en nuestro ámbito. La edición 2024 de las jornadas se desarrolló con sesiones presenciales y exposiciones de poster de los trabajos en los pasillos de la FAU, con un alto grado de compromiso y participación de la comunidad académica. Por todo lo expuesto, quienes organizamos estas jornadas y dirigimos los pasos institucionales actuales de la facultad agradecemos esta labor realizada y alentamos a todos los docentes, investigadores, becarios y estudiantes de grado y posgrado de nuestra casa de estudios a continuar por esta senda de crecimiento y consolidación institucional.

# EFECTOS SOCIOAMBIENTALES DE LA MEGAOPRA DE INFRAESTRUCTURA DEL SEGUNDO PUENTE INTERPROVINCIAL SOBRE LA CIUDAD REGIÓN DEL GRAN CORRIENTES

## RESUMEN

La comunicación expone avances preliminares de una investigación sobre los efectos socioambientales que produciría la construcción de la megaobra del segundo puente interprovincial Chaco-Corrientes. La metodología es cuantitativa, basada en revisión bibliográfica y análisis documental y espacial. Los resultados preliminares consisten en la identificación de asentamientos humanos que serán afectados de manera directa por la traza de esta megaobra, lo cual servirá para profundizar los análisis particulares de cada asentamiento. Esta identificación es resultado de los primeros pasos de una beca de investigación de pregrado que analizará los posibles efectos socioambientales que producirá la megaobra en este territorio.

## PALABRAS CLAVE

Ciudad región; megaobra; territorio.

## COMUNICACIÓN INVESTIGACIÓN 021

**Ramírez, Rocío; Barreto, Miguel Ángel; Abildgaard, Evelyn.**

[arq.ramirezrs@gmail.com](mailto:arq.ramirezrs@gmail.com)

Arquitecta, becaria SGCyT-UNNE y adscripta en Planeamiento y Ordenamiento Territorial (FAU-UNNE).

Arquitecto, magíster, doctor en Antropología Social, investigador principal del CONICET y profesor titular en Planeamiento y Ordenamiento Territorial (FAU-UNNE). Instituto de Investigaciones para el Desarrollo Territorial y del Hábitat Humano (IIDTHH, UNNE- CONICET).

Arquitecta, becaria doctoral del CONICET, doctoranda en Arquitectura y Urbanismo y JTP en Planeamiento y Ordenamiento Territorial (FAU-UNNE). Instituto de Investigaciones para el Desarrollo Territorial y del Hábitat Humano (IIDTHH, UNNE-CONICET).



## OBJETIVO

El objetivo de esta investigación exploratoria es identificar los asentamientos de población que serán afectados por la traza del viaducto y las obras complementarias del nuevo puente Chaco-Corrientes en la Ciudad Región del Gran Corrientes.

## INTRODUCCIÓN O PLANTEO DEL PROBLEMA

La metropolización de la ciudad capital de Corrientes se fue desarrollando mediante procesos de expansión urbana difusa que articula ciudades y pueblos cercanos, que mantienen una fuerte relación funcional e interdependencia administrativa, que puede ser analizada mediante el concepto de Ciudad Región. Como se ha señalado en trabajos anteriores:

Las ciudades capitales de la región Nordeste Argentina [...] han estado experimentado desde las últimas décadas del siglo pasado un acelerado proceso de crecimiento de población (BARRETO, 2002) y de expansión territorial, que en primer lugar se dieron bajo la forma de procesos de metropolización por conglomeración de localidades cercanas (ALBERTO, 2009) y luego por una forma dispersa de expansión (LÓPEZ ET AL., 2018), que ha ido configurando territorios complejos en los que se interconectan espacios muy diferentes y usos

del suelo muy variados que definen espacios regionales que pueden ser analizados desde la perspectiva de los aportes realizados por teóricos de la ciudad región. (BARRETO Y ABILDGAARD, 2021)

En el caso de estudio, Ciudad Región del Gran Corrientes (CRGC), municipios como Riachuelo, Paso de la Patria, Santa Ana de los Guácaras, San Luis del Palmar y San Cosme mantienen una estrecha interdependencia con el municipio de Corrientes debido principalmente a las actividades, posibilidades de recorridos y flujos en distancias relativamente cortas para la provisión de servicios de salud, educación y empleo, comercio, mercado inmobiliario, etc. (ABILDGAARD ET AL., 2022).

En la actualidad se encuentra en marcha un nuevo proyecto de una obra de infraestructura vial regional para la construcción del segundo puente entre las ciudades región del Gran Resistencia y el Gran Corrientes, que potenciará la interconexión entre ellas, así como la de ambas provincias, y facilitará la integración del corredor bioceánico del Eje de capricornio (CO-SIPLAN-IIRSA, 2014).

Sobre la Ciudad Región del Gran Corrientes, el nuevo trazado de las obras viales afecta a varios municipios, pueblos y parajes que en la actualidad presentan una dinámica de interrelación económica, social, cultural y urbana con diferentes roles y jerarquías.

La hipótesis que orienta esta investigación es que la ejecución de esta megaobra produciría una reconfiguración espacial del territorio y modificará las interconexiones entre el sistema de ciudades de ambas ciudades regiones.

La metodología es cuantitativa, basada en revisión bibliográfica y análisis documental y espacial. Se basa en la recopilación, sistematización y análisis de información secundaria disponible en organismos públicos y medios de comunicación, así como en la producción de información primaria resultante de la fotointerpretación de imágenes satelitales mediante Sistemas de Información Geográfica (SIG) que permitió la elaboración cartografía temática de elaboración propia.

## DESARROLLO O RESULTADOS

Las regiones metropolitanas de Gran Corrientes y Gran Resistencia, según el POT RES (2018) y otros antecedentes anteriores allí mencionados, conforman un nodo biprovincial de importancia regional que actualmente cuenta con el proyecto de construcción de la megaobra del segundo puente Chaco-Corrientes, una obra de infraestructura enmarcada en el Plan Estratégico Nacional Belgrano, con el objetivo de favorecer el desarrollo social y económico del noreste argentino, que también tiene distintos antecedentes, algunos de ellos de muy larga data,

como el Plan de desarrollo físico de Resistencia y su área de influencia (THOMSON, 2016) que data 1970.

El proyecto segundo puente Chaco-Corrientes consta de obras principales y complementarias que atravesarán a ciudades, parajes y áreas rururbanas que conforman la Ciudad Región del Gran Corrientes (CRGC). Entre las obras principales se encuentra el puente colgante sobre el cauce y brazos del río Paraná, la conexión entre el puente y la Ruta Nacional N° 12 (viaducto de acceso) y las obras complementarias que constan de dos variantes, la variante N° 1, que conecta el viaducto de acceso y la ruta 12 con San Luis del Palmar mediante la pavimentación y ensanche de la Ruta Provincial N° 3, y la variante N° 2, de conexión entre San Luis del Palmar y Paso de la Patria (fig. 1).

## Encuadre conceptual

Franchesca Governa (2017) menciona que, para concebir las infraestructuras de transporte como obras territoriales con una perspectiva transescalar (supranacional, nacional, regional y local), es necesario adoptar una concepción compleja del territorio, que abandone la concepción de territorio como simple soporte neutro sobre el que se aplican intervenciones de tipo infraestructural, como la megaobra que se analiza en el presente trabajo, que prescinde de los problemas y de las oportunidades específicas de trans-

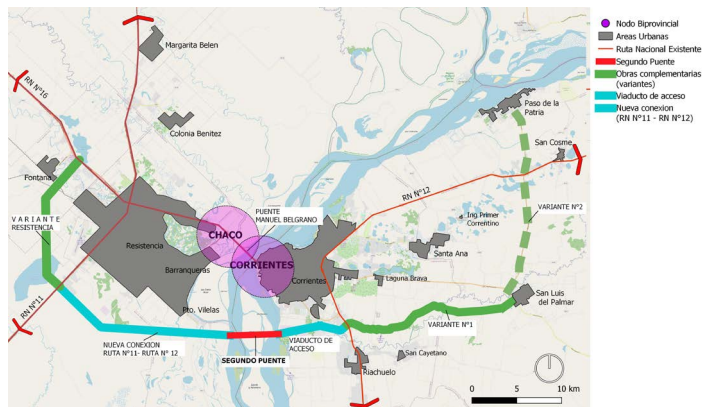


Figura 1. Nodo biprovincial Chaco-Corrientes. Fuente: elaboración propia.

formación que, en lugar de valorizarlos, conduce a la destrucción de las especificidades de los lugares.

Toda megaobra que tiene por objeto servir a la integración y el desarrollo económico de territorios de escalas provinciales, nacional e internacional produce fuertes transformaciones en los asentamientos locales que pueden ser en algunos aspectos beneficiosas, pero en otros generan desplazamientos, disputas y despojos territoriales de comunidades locales que merecen ser analizadas (ÁLVAREZ, 2021).

La implementación de estos grandes proyectos desencadena procesos sociales multidimensionales y de extrema complejidad, originando una serie de consecuencias de diversa índole: ecológicas, demográficas, culturales, socioeconómicas, etc. La realización de grandes proyectos

de infraestructura intensifica hoy el debate en torno a las cuestiones sociales y ambientales, que se revelan en los ámbitos político, económico, científico, cultural y el espacio.

Brites y Catullo (2017) identifican transformaciones sociourbanas generadas a partir de la ejecución de obras de infraestructura para el desarrollo, como la reestructuración y replanificación de procesos sociourbanos, donde los efectos fueron multidimensionales: cambios masivos en el uso del suelo, desplazamientos masivos de la población, reubicación de hogares, de infraestructuras, nuevos trazados viales, sectorización del espacio, segregación socioespacial, etc.

## Caracterización de la megaobra

En 2022, el financiamiento para la construcción del segundo puente

fue aprobado por el Directorio del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) como una obra de infraestructura en el marco del Plan estratégico Belgrano, que pretende la integración regional en el Corredor Bioceánico Norte para movilizar las cadenas productivas, impulsar las economías locales y generar empleo.

Según información oficial de la Secretaría de Obras Públicas de la Nación Argentina (2023), la obra consiste en la construcción de un puente atirantado de hormigón de 772 metros de extensión, con dos carriles por sentido de circulación, que unirá las dos márgenes del río Paraná; y de 5,6 km de viaductos que permitirán el acceso a ambos lados. En este tramo, los trabajos incluirán una nueva conexión entre las Rutas Nacionales 11 y 12 –en las ciudades de Resistencia y Corrientes, respectivamente– mediante la ejecución de 34,5 km de autopistas. Además, se ejecutarán dos variantes sobre las RN 11 y 12 que permitirán extender y vincular la traza nueva con la RN 16, a la altura de Resistencia, y con la RP 5 en Corrientes. En Resistencia, la variante consistirá en una autopista de 20,2 km, mientras que en Corrientes se hará una ruta de 12,6 km.

Es considerada como una infraestructura que define un modelo de integración que conectará las tres rutas más importantes de la región

y representa un avance estratégico en el Corredor Bioceánico Norte.

Al mismo tiempo, el nuevo puente agilizará los viajes interurbanos entre las capitales de Chaco y Corrientes, que hoy complican el tránsito del puente General Belgrano. También permitirá potenciar el transporte de cargas en la zona, relacionado con la producción agrícola y ganadera proveniente del interior de ambas provincias, y el traslado de insumos para la construcción propios de la región.

El proyecto busca potenciar este corredor que refuerza la vinculación NEA-NOA y brinda interconexión regional al puerto del Atlántico brasileño (Santos) con los del Pacífico en Chile (Antofagasta y Coquimbo), pasando por los pasos fronterizos de Sico (Salta), Jama (Jujuy), San Francisco (Catamarca) y Pircas Negras (La Rioja).

En diciembre de 2023, la Dirección de Vialidad Nacional comenzó con las dos audiencias públicas correspondientes a la “Obra variante de paso por la ciudad de Resistencia-Circunvalación RN 11” y la “Obra conexión física entre Chaco y Corrientes, RN 11 Km 998, 2° Puente Chaco-Corrientes”; si bien la actual gestión del gobierno nacional paralizó el proceso de construcción, está previsto en el nivel internacional continuar con el financiamiento de esta megaobra.

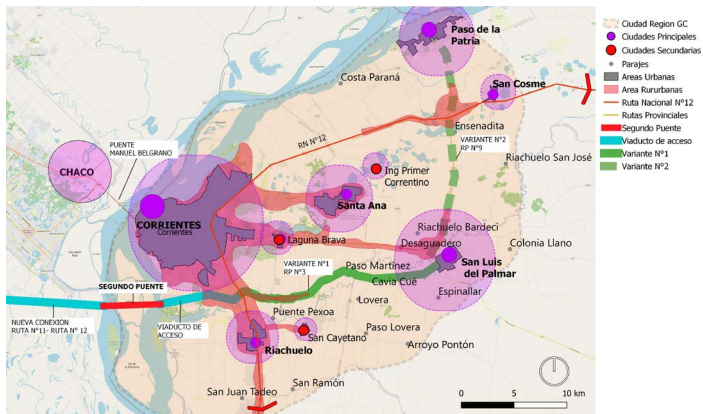
## Asentamientos humanos del Gran Corrientes comprometidos por la traza del viaducto de acceso y obras complementarias del segundo puente

Según el esquema teórico de “sistema espacial” de Brenner (2013), la Ciudad Región del Gran Corrientes (CRGC) está conformada por ciudades de diferentes jerarquías y roles: la ciudad de Corrientes constituye la ciudad principal, luego le siguen los centros urbanos y rurales próximos de los municipios de Santa Ana, Riachuelo, San Luis del Palmar, Paso de la Patria y San Cosme, cabecera de municipios con ejidos municipales colindantes, bajo cuyas jurisdicciones se encuentran vastos territorios rurales, así como ciudades menores como Ingenio Primer Correntino, Laguna Brava y San Cayetano, y parajes como Paso Pexoa, Paso Martinez, etc. Estos asentamientos humanos mantienen una fuerte interrelación funcional y económica entre sí, y evidencian un gran desequilibrio tanto en peso poblacional como en complejidad de las actividades (RAMÍREZ ET AL., 2023). También puede incorporarse a parajes próximos a la traza del proyecto como Cavia Cue, San Juan Tadeo, Paso Lovera, Arroyo Pontón, Espinallar, Colonia Llano, Riachuelo Bardeci, Desaguadero y Riachuelo San José. Bajo este esquema de análisis se identifican áreas rurur-

banas, que son asentamientos humanos que desarrollan actividades de tipo urbana sobre áreas rurales (tales como los barrios cerrados), generando una mixtura de usos de suelo y una disolución entre lo urbano y lo rural, sobre los márgenes próximos a vías de comunicación primarias (fig. 2).

Todo este complejo sistema territorial de la Ciudad Región del Gran Corrientes se verá afectado de una u otra manera por esta megaobra, por ejemplo, entre los asentamientos humanos que serán afectados se encuentra el barrio La Esperanza, perteneciente al municipio de Corrientes, que será afectado por la propuesta de localización del viaducto, para el cual se convocó a los vecinos, en agosto de 2022, a espacios participativos para proponer la relocalización de los hogares afectados por la nueva traza en nuevas viviendas con infraestructura urbana, electricidad, red de agua y cloaca, espacios verdes y título de propiedad. “Durante dos jornadas socializaron el proyecto ejecutivo, la planificación y etapas del proyecto del segundo puente Chaco-Corrientes con los representantes del INVICO, del Municipio, del Fideicomiso Santa Catalina y con vecinos, especialmente los del asentamiento donde pasará la futura traza”.

En la traza de la variante N° 1 se verán afectados los parajes de Cavia Cue, Paso Martínez, además



**Figura 2.** Esquema de localización del proyecto “Segundo Puente” en la Ciudad Región del Gran Corrientes. **Fuente:** elaboración propia con base en el mapa del segundo puente Chaco-Corrientes de Vialidad Nacional.

de los asentamientos humanos en las periferias de las áreas urbanas y en las articulaciones entre ciudades a las que denominamos áreas rururbanas como las que podemos identificar entre Corrientes capital con Riachuelo, Riachuelo y San Luis del palmar, y San Luis del Palmar y Paso de la Patria y San Cosme. Sobre cada uno ellos, los efectos sociales y ambientales serán múltiples y es necesario analizarlos, dado las consecuencias posteriores que generarán.

## CONCLUSIONES Y/O REFLEXIONES FINALES

En este primer avance de la investigación se logró reconocer los trazados viales propuestos en el proyecto de las obras complementarias del segundo puente e identificar los

asentamientos humanos de la Ciudad Región del Gran Corrientes que serán afectados de forma directa con la ejecución de las obras. Con posterioridad, la investigación se propone profundizar el marco conceptual de referencia y el estudio de antecedentes de obras similares, para desentrañar con mayor aproximación las transformaciones territoriales, así como los efectos sociales y ambientales que la megaobra Segundo Puente Chaco-Corrientes podría producir en cada uno de los asentamientos humanos del territorio de la Ciudad Región del Gran Corrientes.

## CITAS Y REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

**Abildgaard, E. y Barreto, M. (2021).** Aportes de la noción de ciudad-región a la planificación te-



- ritorial del nordeste argentino. En: G. Orsini, N. Domínguez, N. Serfaty y G. Weidmann (comps.) Anales XIII Biental del Coloquio de Transformaciones Territoriales. Estrategias territoriales ante problemáticas globales en escenarios de incertidumbre, fragmentación y desigualdad social (1a ed. amp.). AUGM, Imago Mundi.
- Abildgaard, R. E., Barreto, M. Á., Cabral, S. y Ramírez, R.** (2022). Ciudades-Región del Nordeste Argentino. Conceptos y avances preliminares de los casos Gran Corrientes y Formosa Capital. FAU-UNNE.
- Álvarez, A.** (2021). Disputas territoriales, infraestructura y desarrollo en la ciudad de Santa Fe, Argentina, en las primeras dos décadas del siglo XXI. Revista nuestraAmérica, 9(18), 1-16, <https://www.jstor.org/stable/10.2307/48716416>
- Brites, W.** (2011). Acción colectiva, movilización y protesta de los desplazados por la Represa Yacyretá. La construcción de demandas reivindicativas en territorios de relegación [Tesis para el grado de Doctor en Antropología Social, Programa de Postgrado en Antropología Social]. Universidad Nacional de Misiones.
- Brites, W. y Catullo, M.** (2017). Ciudades, desarrollo y consecuencias sociales de grandes proyectos. Experiencias regionales en análisis. Centro de Investigación y Documentación, Universidad Autónoma de Encarnación (CIDUNAE).
- Governa, F.** (2017). Las infraestructuras de transporte concebidas como obras territoriales. Exigencias y estrategias de territorialización. Papers: Regió Metropolitana de Barcelona, (44), 20-31.
- Portal Oficial del Estado Argentino** (2023). El BID aprobó el financiamiento para la construcción del Segundo Puente Chaco-Corrientes. Noticias obras públicas 2019-2023
- Ramírez, R., Barreto, M. Á. y Abildgaard, E.** (2023). Ciudad Región del Gran Corrientes. Análisis de áreas rururbanas significativas, caso de estudio Corrientes capital, Laguna Brava, San Luis del Palmar. En: Comunicaciones Científicas y Tecnológicas Anuales. FAU-UNNE.
- República de Corrientes** (2023). Reubicarán a familias del barrio La Esperanza por las obras del segundo puente. [republicadecorrientes.co](http://republicadecorrientes.co)
- Vialidad Nacional** (2023a). Vialidad Nacional abre un espacio de participación por la construcción del segundo puente Chaco- Corrientes sobre el río Paraná. Noticias. [www.argentina.gob.ar](http://www.argentina.gob.ar)
- Vialidad Nacional** (2023b). Vialidad Nacional avanzará con la construcción del segundo puente Chaco-Corrientes sobre el Río Paraná. Noticias. [www.argentina.gob.ar](http://www.argentina.gob.ar)