

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 acrecentando 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.

MOVILIDAD URBANA PARA EL EJERCICIO DEL DERECHO A LA CIUDAD DE LOS HABITANTES DE LA ZONA DEL BARRIO MUJERES ARGENTINAS, CIUDAD DE RESISTENCIA, CHACO

RESUMEN

Se aborda el análisis de un área residencial consolidada del Gran Resistencia, sector B° Mujeres Argentinas, localizado en la zona noreste de la ciudad de Resistencia, y su relación con el resto del Área Metropolitana, la cual se define según las actividades y estrategias de movilidad que adoptan los habitantes para satisfacer necesidades y deseos propios de la vida urbana. El análisis realizado en este trabajo se desarrolla desde la perspectiva del "derecho a la ciudad", buscando destacar la relación entre la calidad del espacio físico, la accesibilidad y movilidad, y los derechos de los ciudadanos.

PALABRAS CLAVE

Movilidad urbana; derecho a la ciudad; satisfacción de necesidades.

ARTÍCULOS INVESTIGACIÓN 004

Golzman, Maian L.; Pelli, María B.; Ledesma, Ezequiel.

golzman.ml@gmail.com

Becaria de pregrado.

Magíster, arquitecta, directora de beca.

Magister, arquitecto, codirector de beca.

Instituto de Investigación y Desarrollo en Vivienda (IIDVi, FAU-UNNE) e Instituto de Investigación y Desarrollo del Territorio y el Hábitat Humano (IIDTHH, CONICET-UNNE).

OBJETIVOS

Los principales objetivos de este trabajo radican en comprender las particularidades de la movilidad urbana de los habitantes del sector del B° Mujeres Argentinas y su entorno para satisfacer las necesidades y deseos propios de la vida urbana, para ello es necesario comprender la morfología del sector, así como caracterizar la accesibilidad y la conectividad urbana de los habitantes de la zona respecto a los servicios básicos y equipamientos sociales de otras áreas del Gran Resistencia, abriendo paso así a la identificación de las posibilidades de satisfacción de sus necesidades desde la perspectiva del derecho a la ciudad.

INTRODUCCIÓN

Casi sin darnos cuenta, hay aspectos que nos atraviesan en la cotidianidad de la vida en nuestras ciudades, uno de ellos es la movilidad. Es así que muchas veces ignoramos la capacidad que tiene este factor de influir en nuestra calidad de vida. En gran medida, esto se debe a que en ocasiones, cuando se menciona el término "movilidad urbana", nos limitamos a pensar en el transporte público, el vehículo motorizado o algún otro tipo de vehículo privado, pero ignoramos la subjetividad de

quienes se mueven en el territorio de acuerdo con sus posibilidades y conveniencia. El presente trabajo refleja los resultados alcanzados por la beca de investigación de pregrado titulada "Movilidad urbana en el Área Metropolitana del Gran Resistencia desde la perspectiva del derecho a la ciudad y a un hábitat digno. Zona Barrio Mujeres Argentinas". Esta investigación se inserta en un proyecto de investigación PI 22C004, cuyo título es "Procesos de producción y gestión participativa del hábitat"¹. Se aborda aquí el análisis de un área residencial consolidada del Gran Resistencia (Chaco, Argentina) y su relación con el resto del Área Metropolitana, la cual se define según las actividades y estrategias de movilidad que adoptan los habitantes para saldar necesidades y deseos propios de la vida urbana.

El análisis realizado en este trabajo sobre la movilidad urbana se desarrolla desde la perspectiva del "derecho a la ciudad", buscando destacar la relación entre la calidad del espacio físico o construido, la accesibilidad y movilidad, y los derechos de los ciudadanos, implicando esto último la consideración del alcance de los ciudadanos/as al ejercicio de los derechos civiles, políticos, económicos, sociales, culturales, ambientales y al desarrollo de sus actividades en general. Pues, tal como se menciona en la Carta Mundial del Derecho a la Ciudad (2004, p. 3),

"las ciudades deben ser un ámbito de realización de todos los derechos humanos y libertades fundamentales, asegurando la dignidad y el bienestar colectivo de todas las personas, en condiciones de igualdad, equidad y justicia", implicando la participación social en la toma de decisiones respecto al hábitat a fin de que el mismo sea acorde a las necesidades concretas de la población. En este marco, es la movilidad urbana una variable determinante de la inclusión y del aumento o reducción de las desigualdades sociales (IVO Y FARÍAS, 2017).

Para dar cuenta del papel que juega la movilidad urbana en el Gran Resistencia en general y en la zona del barrio Mujeres Argentinas en particular, se ha comenzado por una conceptualización general de aspectos que hacen a nuestro hábitat y a la manera en que hacemos uso del espacio, esencialmente en cuanto a la movilidad de las personas, lo cual nos permite a su vez acceder a otros derechos. Luego se realiza un repaso de la historia de urbanización y las características del sector analizado, para entender de esta manera su conformación actual, permitiendo determinar a

1. Acreditado por la Secretaría General de Ciencia y Técnica (SGCyT) de la Universidad Nacional del Nordeste (UNNE), dirigido por la Mg. Arq. María Bernabela Pelli, período 2023-2026.

su vez, a través de la realización de entrevistas y encuestas a informantes clave residentes en la zona, así como del recorrido peatonal, las características de la movilidad de sus habitantes y la conectividad existente con el resto del Área Metropolitana, contemplando las posibilidades de accesibilidad y el nivel de satisfacción de necesidades y deseos desde la perspectiva del derecho a la ciudad.

DESARROLLO

Conceptualización general

El hábitat está conformado por un conjunto de factores que integran el entorno en el que cada individuo o comunidad se desenvuelve, por lo tanto, la vivienda, así como el espacio público en sus distintas escalas, tienen gran relevancia, puesto que el hábitat "incluye a las condiciones habitacionales, pero incluye también condiciones para el ámbito barrial, su relación con la ciudad y los diversos factores que hacen a la integración de estos hogares a la sociedad" (BARRETO, 2010, P. 176).

El hecho de habitar un espacio revela cuál es la capacidad que tiene la población o una parte de ella para apropiarse del mismo. Se trata de la manera en que se relaciona con su entorno y las significaciones que se generan a través de sus prácticas cotidianas (PELLI, 2019, P. 104). La relación de las personas con el espacio que habitan, entonces, se da

de acuerdo con sus percepciones, según edades, posición social, etnia, géneros u otros factores influyentes (ARÉBALO, 2009).

Para que una vivienda, barrio o ciudad sea considerada un hábitat digno, deberá contar con características adecuadas para el desarrollo individual y comunitario simultáneamente, posibilitando tanto la privacidad como la interacción del grupo social, el cual tiene incorporadas determinadas prácticas cotidianas, hábitos, cultura e historia que lo dotan de una identidad propia que es reflejada en el espacio físico.

Una variable determinante para el desarrollo de la vida urbana y el acceso a múltiples derechos es la movilidad y, por lo tanto, se trata de un factor que permite habitar dignamente el espacio urbano. Pero, ¿qué abarca el concepto de movilidad urbana?

A menudo, el concepto de movilidad urbana se ve reducido a las características y problemáticas del transporte urbano, dejando de lado una serie de factores relacionados a la accesibilidad, la movilidad –propiamente dicha– y la inmovilidad que padecen los grupos que por su género, situación socioeconómica o edad son marginados. Cabe destacar que, a partir de este limitado entendimiento generalizado de la movilidad, muchas veces se reforza la tendencia a prestar mayor atención a las formas de transporte,

especialmente de los vehículos motorizados (MOCTEZUMA, 2003).

La movilidad va más allá de las cuestiones cuantitativas y cualitativas relacionadas a los medios de transporte, pues abarca también a la persona, sus actividades y su entorno particular y social en la que está inserta, lo cual permite vincular la manera en la que se mueve la ciudadanía de acuerdo con situaciones singulares que la atraviesan por tratarse de habitantes de una ciudad en un espacio y tiempo determinado (trabajos, condicionantes físicas y anatómicas, géneros, etc.).

considerar la satisfacción de las necesidades o deseos que motivan el desplazamiento territorial de las personas con la intención de "humanizar" la mirada sobre movilidad y el transporte, y luego estudiarla como si tal satisfacción se resolviese con la llegada a los lugares donde se localizan las actividades o servicios, plantea un contrasentido. Vacía de sentido, el sentido de hacer foco en el sujeto y sus necesidades o deseos. (GUTIÉRREZ, 2012, P. 64)

El espacio social, aquel que está estructurado por la sociedad en un contexto particular, juega un rol fundamental en el concepto de movilidad urbana. Gutiérrez (2012) entiende que la movilidad es "una práctica social de desplazamiento en el territorio que conjuga deseos y necesidades de desplazamiento (que en conjunto pueden definirse como requerimientos de movilidad)

y capacidades de satisfacerlos" (p. 67), lo cual trasciende al transporte o a los sitios específicos a los que las personas pudieran dirigirse, ya que se ven abarcadas las oportunidades u opciones de desplazamiento, el conocimiento o descubrimiento que pudiera haber sobre aquellas opciones y, finalmente, la selección de la alternativa que resulte conveniente según el deseo, necesidad o contexto particular.

El concepto de movilidad urbana se traduce en la posibilidad de ejercer un derecho, debido a que "implica la posibilidad de ejercer otros derechos en tanto es un requerimiento o precondition que permite y facilita el acceso a la educación, al trabajo, a la recreación, a la participación política, entre otros" (LEGUÍZAMÓN, 2011 EN CEVALLOS, 2017, P. 34), es decir, se vincula fuertemente con el derecho a la ciudad, debido a que garantiza el desarrollo de su población.

Estos derechos se ven afectados en mayor o menor medida de acuerdo con el contexto y la subjetividad (deseos, intereses, necesidades, etc.) de una persona o grupo social, pero también por las características del desarrollo y expansión urbana y la localización de las centralidades. En referencia a ello, Montezuma (2008) menciona que:

La concentración de actividades en el centro tiene consecuencias en múltiples aspectos: la distribución y dinámica del empleo, la localización

de los establecimientos escolares, del comercio y de los equipamientos, y la distribución según edad, sexo, actividad y categoría socioprofesional de la población. Esta concentración, junto con el crecimiento acelerado de las periferias y con una oferta limitada de infraestructura, no hace sino empeorar las condiciones de la movilidad urbana, en particular para los desplazamientos pendulares, casa-trabajo, que son siempre más extensos, altamente concentrados en el tiempo y el espacio por las horas de ingreso y salida a los lugares de trabajo. (p. 179)

Asimismo, las condiciones de movilidad también están dadas por la manera en la que se conformó un sector urbano en el tiempo, de acuerdo con las actividades que originalmente se desarrollaban allí y al territorio natural en que se encuentra inserto. Para comprender el contexto actual del área de estudio,

se hace a continuación un breve repaso de su historia y más adelante, la comparación con otro sector del Área Metropolitana del Gran Resistencia (en adelante, AMGR), a fin de identificar el grado de integración que tiene cada área con su entorno urbano y cómo ello influye en la vida de sus habitantes.

Contexto de la zona Bº Mujeres Argentinas

El barrio Mujeres Argentinas (área de estudio) se encuentra localizado en la zona noreste de la ciudad de Resistencia, ciudad cabecera del AMGR, cercano a la localidad vecina de Barranqueras (fig. 1). El sector en el que está inserto este barrio está marcado por la configuración que el territorio ha tenido a lo largo de su historia, cuyas etapas son distinguidas por Pelli (2019):



Figura 1. Ubicación del caso de estudio en el AMGR. Imagen satelital del Área Metropolitana del Gran Resistencia con intervención propia. Fuente: Google Earth

La instancia inicial de la urbanización de este sector estuvo marcada por el aumento de la actividad económica productiva en todo el país, por lo que en esta área se inauguró en 1888 la compañía General Fabril Financiera junto a las nuevas vías del ferrocarril Santa Fe. Estas intervenciones iniciales trajeron consigo las primeras construcciones residenciales destinadas a los trabajadores de la fábrica, sumándose a ello en 1942 la creación del Chaco Golf Club. De acuerdo con Pelli (2019), esta primera etapa ha definido la estructura física y social que conserva hasta la actualidad el área estudiada.

La segunda instancia comienza junto con la provincialización del territorio del Chaco en 1951 y estuvo caracterizada por el aumento de población residente en la zona y la simultánea disminución de las actividades productivas. A su vez, su urbanización estuvo condicionada a partir de 1966 por frecuentes inundaciones y por la construcción de grandes conjuntos habitacionales en el marco del programa del Fondo Nacional de la Vivienda (FONAVI), dando comienzo a lo que se conoce como barrio Mujeres Argentinas, caracterizado por estar conformado principalmente por viviendas colectivas de tipo monoblock. Tras la habilitación en 1990 para que estas viviendas sean habilitadas, hubo una ocupación informal inmediata a lo largo de su entonces única vía de acceso, coincidente con el perímetro del Club de Golf. Estos

asentamientos actualmente son considerados por los habitantes de la zona como parte del barrio.

Otra gran inundación en 1998, en conjunto con la crisis político-constitucional de Argentina en 2001, ha dado inicio a la tercera etapa de urbanización caracterizada por el aumento de asentamientos informales.

Finalmente, a partir de 2003 se dio un aumento de la construcción privada en distintos estratos sociales, a la vez que continuó la ocupación de terrenos de manera informal. En la actualidad, el sector "cuenta con una gran heterogeneidad socioeconómica, pero con sectores de homogeneidades identificables que, en gran medida, conservan la estructura física y social que se plasmó en el suelo urbano en la primera etapa de ocupación del territorio" (PELLI, 2019, p. 110).

En los últimos años, el barrio Mujeres Argentinas ha sido ampliado por decisión del Estado provincial mediante la incorporación de viviendas en lotes individuales y espacios re-creativos destinados al uso público.

Tanto los límites del barrio como los recorridos de las vías de circulación que permiten el acceso al mismo se adaptaron a un entorno preexistente, amoldándose al perímetro del Chaco Golf Club y de la laguna que lo abraza. Estas vías son primordialmente de carácter vehicular, aunque con características que las diferencian

entre sí. Mayormente se accede al barrio desde la Av. 9 de Julio (que es uno de los ejes organizadores de la trama urbana del Gran Resistencia), tomando la calle C. E. Roman y saliendo de él por la calle Carmen V. de Ross, cuyos trayectos se encuentran totalmente asfaltados. Por otra parte, existe también la posibilidad de acceso desde la ciudad de Barranqueras, a través de la Av. Lonardi, una calle de tierra con mantenimiento poco frecuente, y con zanjas y tramos de veredas interrumpidos a sus lados, aunque en los últimos meses de 2023 se comenzó la construcción del asfalto sobre esta, pero se paralizó la obra tras el cambio de gestión (diciembre de 2023). Por muchos años, la avenida se encontraba asfaltada únicamente en el tramo que linda con el barrio en cuestión, volviendo a ser una calle de tierra al transformarse en defensa, sector que originalmente no fue concebido para ningún tipo de circulación, modificándose esta condición al asentarse nuevas viviendas en su trayecto y la consecuente necesidad de acceder a ellas (fig. 2).

En todas estas vías de circulación se ha identificado un mismo patrón: se ignoran y se desatienden, en mayor o menor medida, las formas de movilidad peatonal, para ciclistas, personas con discapacidad u otras formas que no implican vehículos motorizados, lo cual conlleva a que un importante grupo de personas sean vulneradas al no tener acceso a la movilidad ve-



Figura 2. Av. Lonardi sobre defensa hidráulica. Imagen satelital aérea con intervención propia. Fuente: Google Earth y Google Street View.

ricular, ya sea por motivos económicos, de edad, físicos, etc. En muchas ocasiones, por lo tanto, las personas se ven obligadas a circular por la calzada u otros sectores desprotegidos y cuidando constantemente su posición en la misma ante la aparición de algún vehículo.

Otra característica propia del área de estudio es la conformación de un sector institucional y otro mayormente comercial (fig. 9), encontrándose ambos equidistantes de los límites del barrio original, lo cual facilita el acceso a actividades desde distintos puntos. Esto a su vez hace a la relación del barrio con el resto del AMGR, ya que estos equipamientos, esencialmente aquellos de carácter institucional, son utilizados de forma casi exclusiva por habitantes de la zona (dentro del barrio Mujeres Argentinas o en barrios lindantes), dado que quienes circulan por otras calles del Gran Resistencia tienen que hacer un recorrido excepcional para entrar al barrio. Se presenta una



Figura 3. Av Lonardi con acera intransitable y calzada asfaltada. Fuente: Archivo fotográfico propio (marzo de 2024).



Figura 4. Peatón a un lado de Av Lonardi entre la calzada y el canal de desagüe pluvial. Fuente: Archivo fotográfico propio (marzo de 2024).



Figura 5. Calle C V de Ross y camino peatonal lateral. Fuente: Archivo fotográfico propio (marzo de 2024).



Figura 6. Cartel de advertencia - Calle C V de Ross y camino peatonal lateral desprotegido. Fuente: Archivo fotográfico propio (marzo de 2024).



Figura 7. Calle sobre defensa hidráulica. Fuente: Archivo fotográfico propio (marzo de 2024).



Figura 8. Acceso al barrio Mujer Arg desde la defensa hidráulica. Fuente: Archivo fotográfico propio (marzo de 2024).

situación muy distinta, por ejemplo, en el centro de la ciudad de Resistencia, donde para ir de un punto a otro "se pasa" por las plazas, escuelas, centros de salud, etc.

Las instituciones (escuelas, jardín de infantes, comisaría, centro de salud, iglesia, etc.) y el centro comercial son una fuente de trabajo para muchos de los habitantes de este sector y, para otros, es el lugar donde se abastecen a diario. Sin embargo, ¿estos equipamientos alcanzan para satisfacer necesidades de la vida urbana? A partir de las encuestas realizadas a vecinos del Bº Mujeres Argentinas, se ha determinado que en ocasiones la pobla-

ción requiere ir hacia otras áreas del AMGR, especialmente hacia el área central de la ciudad de Resistencia, ya sea para trabajar, realizar actividades de ocio o, en menor medida, hacer compras, estudiar, etc. y, para ello, opta por diferentes formas de movilidad según sus posibilidades y conveniencia. Esto se refleja en la descripción de Gonzalo durante la entrevista realizada respecto a su vida cotidiana, puesto que su lugar de trabajo queda a tan sólo unas cuadras de la ciudad de Fontana (a 7,2 km, aproximadamente, del sector analizado) y el horario laboral es de doble turno, por lo que tiene algunas horas libres luego del mediodía. Estas horas son aprovechadas

para visitar a su pareja, quien vive en una zona más céntrica, e incluso para ir al gimnasio algunos días a la semana, actividades que no podría realizar si viajara hasta el barrio debido a que no cuenta con un medio de transporte propio y el tiempo de viaje en transporte público ronda los 40 minutos, sumado a ello sólo llega al barrio una línea de colectivos, lo cual supone un mayor tiempo de espera. Por lo tanto, quedarse en la casa de su pareja le permite, además, tomar otras líneas de colectivo (la mayoría de las líneas tiene un recorrido por el área central de la ciudad) para volver al trabajo por la tarde, derivando en un menor tiempo de espera y de traslado.

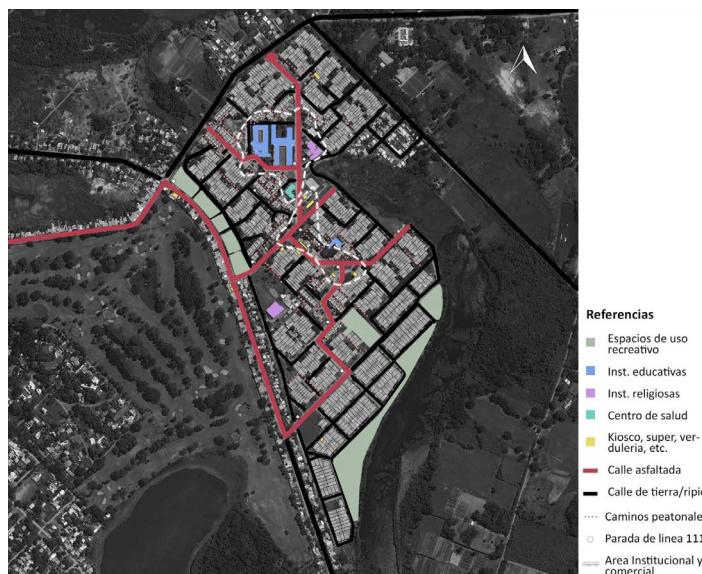


Figura 9. Equipamientos y vías de circulación principales del Bº Mujer Arg. Imagen satelital con intervención propia. Fuente: Visualizador Web-IPDUV.

En comparación con otros barrios cuya distancia al área central de Resistencia es similar o aún mayor, existen importantes diferencias con relación al acceso a la movilidad urbana de sus habitantes. El Bº 500 Viviendas (Barranqueras) es un ejemplo de ello. El mismo se localiza en la zona Sur-Este del AMGR, delimitado por las Av. España, Av. Castelli, Av. Nicolás R. Acosta y la Av. Edison, y cuenta con equipamientos y un grado de consolidación muy similar al sector estudiado. En este caso, al ser un sector rodeado de avenidas y calles que dan continuidad a la trama urbana en mayor medida, el acceso al mismo se hace posible desde múltiples puntos de su entorno, tanto de manera vehicular como peatonal (fig. 10).

Si bien las condiciones del espacio físico podrían no ser las óptimas, es posible determinar que el sector funciona integralmente como parte del conjunto del Área Metropolitana, pues acceden a este al menos tres líneas de colectivos y existe la fluidez del tránsito peatonal o de otros tipos entre este barrio y su entorno.

En el caso del Bº Mujeres Argentinas, la movilidad de la mayoría de las personas que requieren trasladarse a otro punto del AMGR se da a través de la utilización de medios de transporte propios o públicos, siendo el colectivo, el automóvil y la motocicleta los más utilizados, ya que la mayor dificultad es la de llegar a la Av. 9 de Julio, donde pasan varias líneas de colectivos que conectan con distintos puntos de la ciudad y, para muchos, caminar hasta allí no es una opción debido a la discontinuidad y las condiciones de inseguridad del camino peatonal existente. Por lo tanto, quienes no cuentan con un medio de transporte propio dependen exclusivamente de la línea de colectivo 111 que conecta este barrio con la ciudad de Fontana (hacia el oeste del AMGR), pasando por el área central de Resistencia, pero en caso de requerir ir hasta localidades más cercanas al barrio, como Barranqueras o Puerto Vilelas (hacia el este del AMGR), es necesario adoptar otras estrategias como, por ejemplo, tomar un segundo colectivo sobre la avenida. El barrio carece de paradas de re-

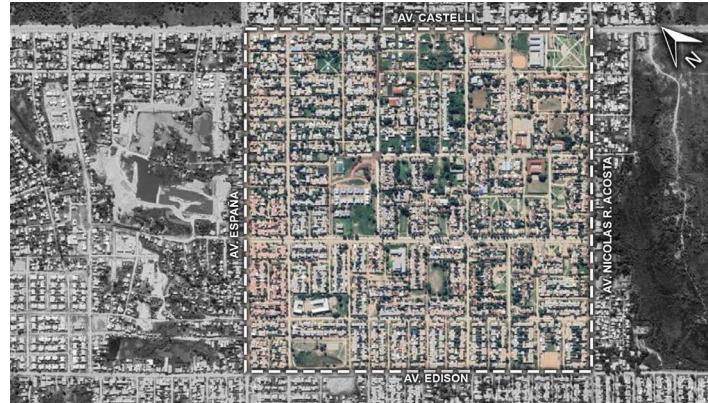


Figura 10. Barrio 500 Viviendas, ciudad de Barranqueras y su relación con el entorno; Imagen satelital con intervención propia. **Fuente:** Google Earth.



Figura 11. Calle Pasaje Mármol, Bº 500 Viv. **Fuente:** Google Street View



Figura 12. Av Toledo, Bº 500 Viv. **Fuente:** Google Street View

mises, aunque actualmente llega el servicio brindado por la aplicación Uber², el cual resulta inaccesible para un importante sector de la población, esencialmente conformado por adultos mayores, debido a la brecha digital existente, que implica la desigualdad en el acceso a la información y a parte de los servicios urbanos, ya que en ocasiones el acceso a los mismos es posible sólo a través de medios digitales. Sin embargo, la aplicación Uber es utilizada generalmente por las personas

más jóvenes, quienes aprovechan también el servicio de "Uber Moto" por tener un costo aún menor que "UberX" (automóvil) y que los remises y taxis tradicionales.

². Uber es una empresa de tecnología que conecta a usuarios con conductores privados. Una de las opciones brindadas por la aplicación es la de viajar en motocicleta (Uber Moto), lo cual cuesta entre un 30% y un 50% menos que la opción de viajar en automóvil (o UberX).

Si bien desde mediados de 2023 las condiciones del servicio de transporte público han mejorado en su frecuencia, la implementación de la aplicación SITAM³, incorporación de nuevas unidades, algunas con aire acondicionado, etc., muchos habitantes consideran que sigue siendo un servicio insuficiente, debido a que la cantidad de población que hace uso del mismo en este sector de la ciudad excede las necesidades que una única línea de colectivos puede cubrir y la nueva aplicación resulta poco intuitiva para la mayoría de las personas, razón por la que es desaprovechada en gran medida. Gonzalo también ha destacado esta insuficiencia del servicio en el barrio, esencialmente en horarios pico, lo cual implica que muchas veces no haya asientos libres disponibles o incluso dejar pasajeros "plantados" en las paradas (por miedo a que ello suceda, algunas personas se trasladan hacia paradas anteriores). Por otro lado, existe cierta conformidad en cuanto a esta mejora del servicio, sin que este satisfaga completamente las necesidades de la población, lo cual es entendido desde la perspectiva de este análisis como consecuencia de la naturalización de un servicio que desde hace muchos años resulta insuficiente ante las necesidades de la población y de la imposibilidad de contar con mejoras al respecto.

La importancia del acceso a los servicios urbanos que hacen a la

movilidad de las personas radica en que se trata del "elemento principal de la solidaridad social, condición que está en la base del concepto de ciudadanía" (BALBO, 2003, P. 76), entendida esta como "estatuto que permite ejercer un conjunto de derechos y deberes cívicos, políticos y sociales" (BORJA, 2000, P. 12). En contraposición, la realidad refleja una insuficiencia del servicio, limitando en gran medida las actividades de las familias e individuos que de él dependen, pues sólo funciona hasta aproximadamente las 22:30 hs, inclusive los fines de semana, haciendo crecer las desigualdades y afectando la calidad de vida de una importante cantidad de personas en relación con aquellos que cuentan con mayores recursos y medios propios. Un ejemplo de esta situación fue comentado por Gonzalo, quien menciona que, en su adolescencia, cuando salía al boliche, era necesario hacerlo antes de este horario y "hacer tiempo" en la casa de algún amigo. Luego, para volver a su casa, debía esperar al menos hasta las 5:30 hs de la mañana para tomar otro colectivo. La segunda opción era tomar un remís, lo cual significaba un costo mucho más elevado. Esta clase de problemas se traslada también a familias e individuos que ven limitada la posibilidad de salidas nocturnas en general.

Durante la recorrida por el barrio, también surgieron algunas conversaciones con dos vecinas que estaban

esperando el colectivo. En ambos casos calificaron al servicio como insuficiente o poco frecuente, y temían por el aumento del boleto en un futuro cercano debido a las limitaciones que ello implicaría en su vida diaria. Sin embargo, una de las mujeres, cuyo trabajo es el de limpiar casas, mencionó que considera que tiene suerte de tomar un solo colectivo para ir a trabajar (en una vivienda del barrio), ya que vive en la ciudad de Fontana, ubicada a unos 9,5 km del B° Mujeres Argentinas y a 6 km del centro de la ciudad de Resistencia.

Al interior de este barrio, y a pesar de haber sido gestionado y producido "formalmente" desde el Estado, en el sector más antiguo, las circulaciones peatonales se encuentran resueltas solamente en los alrededores de las instituciones o los monoblocks, transformadas en pasillos o "galerías" peatonales en algunos casos. Es decir, hay discontinuidad entre las aceras (fig. 13), razón por la que las personas terminan simplemente optando por el recorrido más corto o más seguro, sumado a ello, en algunos sectores hay insuficiente iluminación artificial durante la noche. Otros de los

3. SITAM es una aplicación que permite planificar viajes en el Área Metropolitana de Resistencia, Chaco, mostrando información sobre paradas y rutas. La aplicación muestra todas las posibles conexiones entre distintos puntos de la ciudad, la frecuencia y el horario de cada línea.

factores que influyen fuertemente en el desuso de estas aceras se relacionan con la presencia de animales sueltos (perros y caballos), el mal estado en el que se encuentran, la presencia de zanjas laterales (fig. 14), etc. Sin embargo, más allá del estado de las aceras y los obstáculos físicos que permanecen en ellas, este barrio tiene una gran deficiencia en su planificación y refleja el insuficiente espacio interior de sus viviendas, en cuyo diseño, por ejemplo, se ha ignorado la posibilidad de ampliación o de que sus habitantes cuenten con un vehículo propio, lo cual derivó en la ocupación del espacio público para la construcción de habitaciones o cocheras privadas ubicadas de acuerdo con el criterio de cada vecino (fig. 15). Para los peatones que transitan entre estas construcciones, se genera una sensación de inseguridad debido a la interrupción de la visual y de la luz artificial por la noche, resultando en una de las problemáticas más limitantes al momento de caminar por el barrio. Situaciones similares también se pueden observar en las viviendas que se encuentran asentadas a lo largo del perímetro del Chaco Golf Club, las cuales conforman un asentamiento ya consolidado, por lo que fueron construidas de acuerdo con necesidades y recursos de cada familia; pese a ello, la porción de terreno que ocupa cada construcción es mínima, dado que está ubicada entre una calle y la laguna, por lo tanto, las personas

ocupan el espacio del frente de sus casas para, por ejemplo, alojar materiales de construcción o estacionar vehículos. Estas problemáticas, que parecieran ser exclusivamente de carácter estético o físico, en muchas ocasiones resultan un obstáculo a la hora de realizar actividades de distintos tipos, en especial, para personas con dificultades motrices.

Si bien es notable que hay una naturalización de que a determinada edad o en cierta "condición" (necesidad de uso de muletas, tener la movilidad corporal reducida, cargar con un niño/a en brazos, etc.) las personas ya no pueden desplazarse de forma independiente o decidir por cuenta propia las actividades que quieren hacer, las condiciones impuestas por el espacio físico que habitan resultan también incapacitantes, pues son, en definitiva, limitaciones al ejercicio de los derechos de las personas, impactando en las condiciones en las que se vivencia el espacio urbano y en relación con los demás individuos.

REFLEXIONES FINALES

A partir del trabajo de análisis realizado, se ha determinado en primera instancia el rol fundamental que juega la movilidad urbana en el acceso a derechos básicos que posibilitan el sostenimiento de la vida en la ciudad, dado que como individuos y como comunidad buscamos satisfacer múltiples necesidades rela-



Figura 13. Discontinuidad de aceras. Fuente: Archivo fotográfico propio (diciembre de 2023).



Figura 14. Zanjas laterales a las aceras. Fuente: Archivo fotográfico propio (diciembre de 2023).



Figura 15. Cocheras construidas en espacio público. Fuente: Archivo fotográfico propio (diciembre de 2023).

cionadas a la salud, la educación, el esparcimiento, la celebración, la participación política, entre otros. Para lograr satisfacer estas necesidades, en ocasiones es imprescindible trasladarse a otro punto de la ciudad o del Área Metropolitana como en este caso, dado que la mayor oferta de satisfactores (hospitales, instituciones, parques, etc.) se encuentra localizada en áreas céntricas o en ciudades vecinas, por lo que estas localizaciones se convierten en puntos de sinergia de dichos desplazamientos en el territorio. Partiendo de ello, es posible establecer que el acceso a estos desplazamientos permite el desenvolvimiento cotidiano que hace digna a la vida urbana. Sin embargo, el desplazamiento, según el medio utilizado (vehicular, peatonal, transporte público, etc.), también debe darse en condiciones dignas, es decir, de manera segura, económica y accesible.

El sector estudiado es una zona consolidada del AMGR, pese a ello fueron los comienzos de su urbanización los que marcaron su estructura física y social, resultando el Chaco Golf Club una extensa barrera para la continuidad de la trama urbana y, por lo tanto, para la accesibilidad e integración física del B° Mujeres Argentinas y su entorno a urbanizaciones contiguas. Si bien este sector cuenta con algunas instituciones y equipamientos, un importante número de sus habitantes realiza actividades cotidianas en otras zonas de la ciu-

dad, por lo tanto, este es uno de los factores que restringe ampliamente sus posibilidades de movilidad, así como las condiciones inadecuadas para el tránsito peatonal y ciclista en particular, derivando en la vulnerabilidad de la población que no tiene acceso a un vehículo motorizado o al transporte público.

Por otro lado, también resulta limitado el acceso de los habitantes a un servicio de transporte público de calidad, así como a remises o a la aplicación Uber, poniendo en juego el acceso a derechos fundamentales de la población, dando lugar a las principales desigualdades con respecto a condiciones de otras zonas del Gran Resistencia, particularmente el área central, donde es posible acceder, por ejemplo, a una parada segura, iluminada y constantemente concurrida por la que pasan con frecuencia múltiples líneas de colectivos. Se suman a estas desigualdades, aquellas relacionadas a la brecha digital generada por las nuevas aplicaciones complementarias de los servicios de transporte, con fuerte presencia en los últimos años, por lo que un importante grupo de personas quedan fuera del alcance de una supuesta "mayor accesibilidad", lo cual imposibilita el goce de la totalidad del servicio.

Hacia el interior de este sector, los obstáculos impuestos a la vida diaria son distintos, pero igualmente limitantes que aquellos antes men-

cionados. La calidad del espacio físico juega un rol fundamental en el acceso al hábitat digno, restringiendo en ocasiones incluso las relaciones sociales de un individuo debido al impedimento que puede representar ante la posibilidad de trasladarse de manera independiente y por cuenta propia.

Finalmente, se considera necesario destacar que tanto para entender las problemáticas relacionadas a la movilidad urbana como para dar respuesta a ellas es fundamental el completo entendimiento de este concepto, evitando así caer en soluciones que contemplen exclusivamente a medios de transporte motorizados e incluyendo además a otras formas de movilidad de las cuales hacen uso las personas habitantes de nuestras ciudades, quienes llevan en su subjetividad necesidades y deseos y, para quienes en definitiva, se supone, están destinadas las políticas públicas que garantizan el derecho de acceso a la ciudad a la población en su conjunto.

CITAS Y REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Arébalo, M.** (2009). Estrategia para promover un hábitat digno. Bases conceptuales. Oficina Regional para Latinoamérica.
- Balbo, M.** (2003). Ciudad y descentralización: la gestión urbana descentralizada. Cuadernos de la CEPAL.

- Barreto, M. Á.** (2010). El concepto de "hábitat digno" como meta de una política integral de áreas urbanas deficitarias críticas, para la integración social desde los derechos humanos. *Revista INVI*, 25(69), 161-187.
- Borja, J.** (2000). Ciudadanía y espacio público. En: D. Jiménez (comp.) *Laberintos urbanos en América Latina* (pp. 9-34). Abya Yala.
- Cevallos, E. P.** (2017). Movilidad inclusiva. Más que un reto, un derecho. En: Nataly Pinto Alvaro et al. (eds.) *Más allá de los límites. Apuntes para una movilidad inclusiva* (pp. 33-42). Friedrich-Ebert-Stiftung.
- Foro Social Mundial** (2004). Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. s.e.
- Gutiérrez, A. I.** (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 21(2), 61-74. Universidad Nacional de Colombia.
- Ivo, A. y Farías, P.** (2017). El derecho a la ciudad y la movilidad de los adultos mayores. La ciudad como barrera de inclusión. En: Nataly Pinto Alvaro et al. (eds.) *Más allá de los límites. Apuntes para una movilidad inclusiva* (pp. 140-150). Friedrich-Ebert-Stiftung.
- Montezuma, R.** (2003). Ciudad y transporte: la movilidad urbana. *Cuadernos de la CEPAL*, 175-191.
- Pelli, M. B.** (2019). Las fronteras del habitar en el espacio urbano. Prácticas de apropiación. *Bitácora Urbano Territorial*, 30(1), 103-114. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v30n1.70106>