

CICLO LECTIVO 2015



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL NORDESTE
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO
ARQUITECTURA III-Unidad Pedagógica "C"



ISLA CLUB REGATAS RESISTENCIA

Catalogación trabajo

Isla Club Regatas Resistencia / María Dora Foulkes ... [et al.]. - 1a ed. -
Corrientes : Universidad Nacional del Nordeste. Facultad de Arquitectura
y Urbanismo, 2016.
123 p. ; 15 x 12 cm.
ISBN 978-987-3619-10-6
1. Arquitectura . 2. Urbanismo. I. Foulkes, María Dora
CDD 720

ISBN 978-987-3619-10-6



Realización trabajo

Institución
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO
UNIVERSIDAD NACIONAL DEL NORDESTE

Cátedra: ARQUITECTURA III
Taller: UNIDAD PEDAGOGICA "C"

Magister Arquitecta MARIA DORA FOULKES
Profesora Titular

Doctora Arquitecta LAURA INES ALCALA
Arquitecto CARLOS VALLEJOS SCHULZE
Arquitecto ANDRES ZALAZAR
Jefes de Trabajos Prácticos

MARLY RUSBET TABOADA HUAMAN
Adscripta Alumna

MAXIMILIANO MARQUEZ
YESICA SCHROEDER
JULIETA ESQUIVEL
NAHIR DE LEÓN
MARÍA LAURA BRIONES
Alumnos Participantes

Índice

- 1.Introducción
- 2.Sector Urbano
- 3.Aportes Teóricos
- 4.Relevamiento Sensible
- 5.Relevamiento Físico
- 6.Diagnóstico – Pautas para el Sector
- 7.Propuestas Urbanas
- 8.Programa Nuevas Actividades
- 9.Propuestas Arquitectónicas
- 10.Conclusiones

PROPUESTA PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD Y DEL ESPACIO PÚBLICO DEL ÁREA DONDE SE LOCALIZA LA ISLA DEL CLUB DE REGATAS

Introducción: Un ejercicio de diseño urbano en el Taller de Arquitectura III Desde el año 2006, la Asignatura Arquitectura III de la Unidad Pedagógica C de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo pone en práctica un ejercicio de diseño urbano dentro del programa de la materia, correspondiente al 3º año de la Carrera de Arquitectura. Este ejercicio tiene por objetivo introducir a los estudiantes en el diseño del espacio público de la ciudad, fundamentalmente en el diseño de su sistema de calles. Se trata de una práctica distinta y complementaria a la habitualmente desarrollada en el taller de arquitectura, por lo general orientada al diseño de objetos arquitectónicos. Sin oponerse a ella, se concibe como una instancia necesaria para tomar conocimiento y reflexionar sobre los problemas y características de la ciudad donde, en el mismo curso y en la unidad temática siguiente, se realiza el proyecto de un equipamiento de mediana complejidad.

Esta instancia de diseño urbano, apunta no sólo al reconocimiento de los distintos aspectos que se dirimen en las calles de una ciudad sino también a comprender que el éxito de un proyecto arquitectónico radica en buena medida en su capacidad de insertarse y articularse adecuadamente a la ciudad y al entorno natural y construido donde se localiza.

Para llevar adelante esta práctica, cada año la Cátedra selecciona un sector urbano, donde en primer lugar los estudiantes realizan un relevamiento físico y sensible de sus calles, observando sus dimensiones, estándares urbanísticos, características de la movilidad, del arbolado, del alumbrado público, de las condiciones ambientales y analizan las particularidades que presenta ese sector respecto de la estructura funcional general del Área Metropolitana del Gran Resistencia. En este sentido, el ejercicio es una oportunidad para que los estudiantes comprendan y asuman como dato ineludible de su praxis de diseño, que los Municipios de Resistencia, Fontana, Barranqueras y Puerto Vilelas, constituyen una unidad funcional inescindible que debe ser tenida en cuenta a los fines de garantizar condiciones adecuadas de comunicación, accesibilidad y oferta de transporte público.

A partir de estos análisis los estudiantes hacen un diagnóstico y desarrollan una propuesta para mejorar integralmente el espacio público del sector considerado y para mejorar su articulación a la ciudad, en términos de comunicación y accesibilidad.

El proceso de diseño se refuerza con clases teórico prácticas en las que, por un lado, se introducen nociones conceptuales y de diseño que de alguna manera reflejan un modo de entender la ciudad ideal o las características urbanas que se aspira alcanzar. Y por el otro lado, se introducen conocimientos e información sobre la ciudad en la que se realizará el ejercicio de diseño con el fin de facilitar la aproximación integral a la realidad metropolitana y sus principales problemas y oportunidades.

Nociones conceptuales que orientan las propuestas.

Las nociones conceptuales que se desarrollan en las clases pueden resumirse en los siguientes aspectos:

- La calle como espacio de circulación y como espacio público.

Rykwert explicaba que la idea de calle tiene dos orígenes etimológicos en los distintos idiomas: uno vinculado a la noción de ruta, camino, senda, vía (road, rue, rua, way) y el otro, a la noción de espacio pavimentado o lugar (street, strasse, strada, calle). Coincidimos con Bohigas (1985) en que la calle, que es el espacio público por excelencia, supone un concepto integral que incluye simultáneamente ambos tipos de funciones: es el espacio de la movilidad urbana, pero también el espacio público donde es posible que se produzcan los encuentros, el intercambio, la recreación, el paseo.



En distintos momentos de la historia urbana se intentó priorizar una función sobre otra, pero en general los resultados no fueron alentadores para la ciudad. Ya en los años 60, Jane Jacobs analizó lo que pasaba por entonces en las ciudades norteamericanas cuando se priorizaba la circulación automotriz en las calles, independizándola de la circulación peatonal y separándola de los otros usos al alejar las edificaciones del contacto directo con las calles. Las calles solitarias se volvían inseguras y esta inseguridad, contribuía a su vez a que fueran menos transitadas.

La gente prefería vivir en otros barrios y evitar recorrerlos, todo lo cual terminaba contribuyendo a su degradación y abandono. Jacobs explicaba que, por el contrario, cuanto más variadas y superpuestas eran las funciones que se desarrollaban a lo largo de una calle y más las personas que por distintos motivos y en distintos horarios transitaban por ella, la calle se convertía en más vital y segura.

Con el transcurso del tiempo, distintas ciudades verificaron los mismos efectos y llegaron a similares diagnósticos. Actualmente, se reconoce la necesidad de mixturar los usos, evitar las áreas monofuncionales (por ejemplo, exclusivamente residenciales), así como la necesidad de promover calles donde estén resueltas integralmente las distintas formas de movilidad. La experiencia urbanística ha demostrado las consecuencias nocivas que en las calles han tenido, el diseño y la inversión orientados prioritariamente a la movilidad privada (la cesión de mayores espacios al automóvil sólo contribuyó a masificar su uso y a producir mayores colapsos y retenciones). Hoy se considera imprescindible recuperar el espacio urbano para el peatón, para los ciclistas y para el transporte público.

La oferta de transporte público, la adecuación de las calles a los movimientos del peatón y del ciclista, así como la posibilidad de complementar los distintos modos de movilidad, contribuyen a reducir la presencia de autos en el paisaje urbano, a reducir las emisiones y los costos de viajes, pero también y fundamentalmente, a humanizar los espacios públicos y volver más amigable la ciudad. Condiciones indispensables para que las calles vuelvan a ser espacio de socialización y recreo, invitando a los niños a jugar en las veredas y a los vecinos o a los amigos a encontrarse y compartir el espacio urbano.

La calle como soporte infraestructural y visual de la ciudad.

La importancia de la calle no sólo radica en permitir la movilidad y la accesibilidad a los distintos puntos de la ciudad, a través de ella también se extienden las infraestructuras y se prestan los servicios que hacen posible las distintas actividades urbanas (redes de agua, cloaca, energía eléctrica, desagües pluviales, recolección de residuos, etc.).

La calle es además el espacio desde el que miramos y somos vistos por nuestros conciudadanos, el espacio desde el que visibilizamos la ciudad, sus edificios, sus equipamientos, sus parques y paisajes naturales. Es en las calles donde descubrimos la riqueza y variedad de nuestras especies arbóreas, el patrimonio arquitectónico y artístico de las esculturas y de los murales, el lugar desde podemos mirar y acceder al río.

En concordancia con ello, espacialmente, la noción de calle va de línea municipal a línea municipal y ocupa todo el espacio que intermedia entre las parcelas privadas. No se reduce a la calzada o espacio donde circulan los vehículos motorizados sino que abarca integralmente las aceras, en el caso de las avenidas incluye como parte del diseño los parterres y en el caso de tramos pasantes por bordes de otros espacios públicos (como parques y plazas) o de accidentes naturales (como lagunas, ríos, mar) su diseño abarca la articulación y continuidad funcional y visual con éstos.

Es por ello que el diseño de las calles abarca no sólo el plano horizontal del pavimento o las veredas, incluye también las infraestructuras que se extienden por debajo y por arriba de ella, la propuesta de forestación, de alumbrado público, de mobiliario urbano, y del sistema de comunicación (nomencladores, señalización del tránsito, información, etc.).



Accesibilidad universal

Según la Carta Mundial por el derecho a la Ciudad (ONU Hábitat, 2004), el Derecho a la Ciudad es definido en su preámbulo como el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad, democracia, equidad y justicia social. En el Artículo XIII, "Derecho al transporte público y la movilidad públicos", se señala que las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en la ciudad, de acuerdo a un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precio razonable y adecuados a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad).

Desde esta concepción el espacio público debe ser universal, es decir, inclusivo del conjunto social y admitir y garantizar las distintas formas de desplazamiento (peatonal, vehicular, ciclista, de transporte público). Cualquiera de estas formas de desplazamiento debe poder realizarse de manera continua, segura, digna y comfortable. Entre las múltiples funciones del espacio público, la facilitación de la movilidad y la accesibilidad urbanas resultan esenciales para una ciudad que busque la inclusión y pretenda equiparar las oportunidades de comunicación, de interrelación y acceso a los distintos puntos del territorio metropolitano de sus habitantes.

Hoy en las ciudades que nos sirven de referencia o bien en los sectores donde distintas ciudades han iniciado procesos de cualificación urbana (Barcelona, Bogotá, Copenhague, entre muchas otras) la calle se concibe como el espacio de todos: donde los distintos usuarios (niños, adultos, ancianos, personas con o sin dificultades motrices) y los distintos modos de desplazamiento: peatonal, ciclista, pasajero de transporte público, automovilista, motociclista, tienen el mismo derecho a circular en condiciones seguras y dignas. Inevitablemente también, para que esto sea posible, se establecen prioridades en base a las características del sector urbano intervenido (comercial, residencial, industrial), al interés común y a nuevos paradigmas de salud, calidad ambiental y sustentabilidad

Movilidad sustentable

Dos fenómenos comunes de la vida urbana contemporánea son la extensión desmedida de las ciudades y el incremento de la movilidad. La facilitación de las condiciones de desplazamiento, la localización de las actividades productivas y residenciales dentro y fuera de las ciudades, obedeciendo a condiciones de oportunidad, contribuyen en conjunto a incrementar las distancias que cada día deben recorrer las familias. La variedad de recorridos y de motivos de desplazamiento, constituyen uno de los desafíos centrales a tener en cuenta. Ya no sirven los análisis de origen-destino, porque las mayores distancias hacen que parte de las actividades diarias se realicen y organicen a lo largo de un recorrido no en un área o barrio determinado de la ciudad. Cuando alguien sale de su hogar para ir al trabajo, o viceversa, en el camino realiza distintas paradas y actividades: deja o retira a sus hijos del colegio, hace trámites, compras, va al gimnasio, etc. Por esta razón se hace cada vez más necesario, flexibilizar y complementar el uso de distintos medios de movilidad, dado que cada medio ofrece mayor eficacia en función de las distancias y del tipo de áreas a recorrer o en las que detenerse. Desde el punto de vista de la movilidad, se priorizan los medios más ecológicos o menos contaminantes, los que menor consumo de espacio público requieren y los que suponen menores costos individuales y colectivos. Los costos se miden no sólo en combustible, también en tiempos de desplazamiento, en calidad ambiental, en accidentes de tráfico. De allí la importancia de la apuesta al transporte público y por los desplazamientos más saludables a pie y en bicicleta



APROXIMACIÓN AL ÁREA METROPOLITANA DEL GRAN RESISTENCIA

La ciudad de Resistencia, fue trazada de acuerdo a los criterios urbanísticos vigentes a fines del S.XIX y en base a los paradigmas de desarrollo de aquel momento. Su fundación (1878) fue resultado del proceso de estructuración territorial seguido por el Estado argentino, iniciado a partir de la primera mitad del S.XIX en el que cada nuevo asentamiento respondió a objetivos y fines específicos. Resistencia formó parte de las llamadas Colonias productivas o agrícolas, y su trazado respondió a la finalidad atribuida desde el orden político y económico nacional, mediante la implantación de un modelo racional que podía ser desarrollado en distintos contextos. Sin embargo, la trama inicial presenta características de interés que la diferencian de los lineamientos básicos establecidos por la ley de colonización (Ley 817/1876) (SUDAR, 2004: 122). En su proceso de mensura, se plasmaron ideas higienistas y funcionales propuestas por el urbanismo de vanguardia europeo de aquel momento.

Uno de sus rasgos distintivos es que el poblado no se concibió como un asentamiento aislado, rodeado de manera inmediata por el área rural sino que se aprovecharon las virtudes de la cuadrícula para modular y conformar lo que Sudar llama "macrocuadrícula territorial" (SUDAR, 2004:136). Es así como en el proceso de mensura se definieron lotes rurales de 1000 x 1000m; la unidad urbana, la manzana de 100 x 100m, fue subdividida en lotes de 50 x 50m; las quintas se definieron por la utilización completa de las manzanas; y las chacras de 100has para las actividades extractivas. De este modo quedó establecida la progresión modular de los solares urbanos y las potenciales extensiones urbanas.

La planta urbana inicial estuvo definida por un total de 256 manzanas (16 x 16) separadas por calles de 20mts de ancho, organizadas a partir de dos ejes ortogonales ubicados a 45° respecto de los puntos cardinales de 30m de ancho cada uno, en cuyo cruce se destinaron 4 has a plaza central. La ciudad quedó definida dentro de un cuadrado perfecto de 400has, rodeado de avenidas de circunvalación de 45m de ancho, mientras la colonia inicial quedó circunscrita dentro de otro cuadrado más pequeño, definido por avenidas de circunvalación de 30mts en la intersección de las cuales se dispusieron 4 plazas. ALCALÁ, 2012 (Fig1).

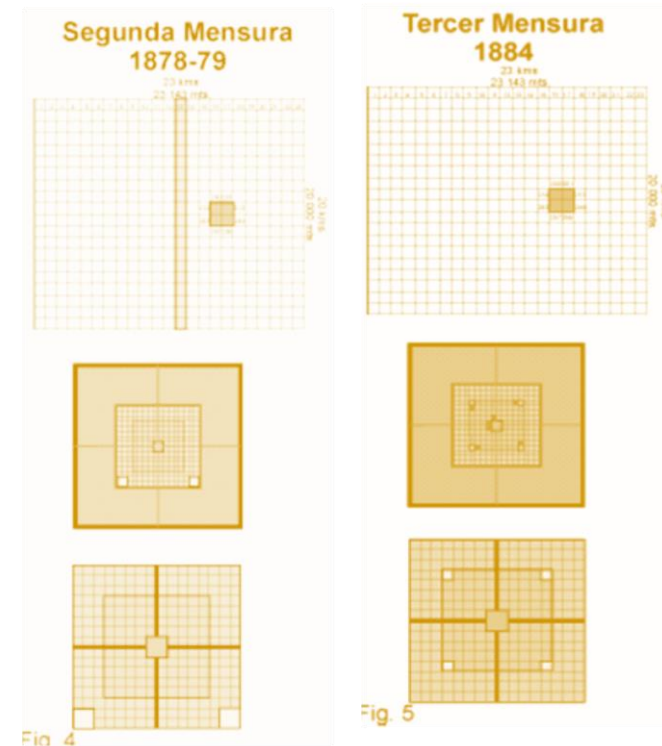


Fig. 1. Dibujos explicativos de la Tercer Mensura de la Ciudad de Resistencia.
Fuente: Sudar, 2004

Sudar describe tres mensuras que consecutivamente fueron completando y perfeccionando el plano de la ciudad, correspondientes a 1875, 1878 y 1884 (Sudar,

3-Aportes Teóricos

Dra. Arq. Laura Alcalá

Con la definición de la macrocuadrícula, (en la mensura definitiva la colonia alcanzó una superficie aproximada de 40.000has) quedó clara la intención de dominación territorial, al garantizar la posibilidad futura de incorporar a la ciudad el territorio circundante. Pero esta racionalidad, tuvo como contracara, la no consideración del territorio, más allá del aprovechamiento de determinadas condiciones geográficas. Así, si bien la localización de la ciudad de Resistencia aprovechó la proximidad del río Negro como canal fluvial de comunicación con el río Paraná y la ciudad Corrientes, su trazado desconoció la impronta del territorio natural surcado por los ríos Negro y Arazá, así como por un sinnúmero de lagunas y paleocauces. El paradigma cientificista y moderno que reguló su trazado y que posteriormente orientó su proceso de urbanización, se caracterizó por considerar que las condiciones ofrecidas por la naturaleza y el territorio, podrían ser controladas y dominadas.

Hoy el cuadrante central descrito, representa menos del 10 % de la extensión alcanzada por la ciudad. En su proceso de crecimiento, la trama tradicional se extendió irreflexivamente sobre el territorio, perdió algunas de sus principales cualidades urbanísticas (como las plazas y los anchos de calles y avenidas) y fue reemplazada por otros tipos de tramas como las desarrolladas por el mismo Estado a través del desarrollo de conjuntos habitacionales o bien por las desarrolladas a partir de procesos informales de ocupación del suelo.

En el presente, la ciudad metropolitana alcanza una extensión de 18 km en sentido NO-SE, desde el límite producido por el río Negro en Fontana hasta Puerto Vilelas y alcanza 12 kilómetros en el sentido NE- SO, si se considera la travesía urbana de la Ruta Nacional N° 11. Esta extensión no implica la existencia de una urbanización homogénea y continua, por el contrario, en ella una importante superficie no está ocupada o lo está de manera muy dispersa, como la que corresponde al valle del río Negro y su sistema lacustre, a bajos y humedales.

La mancha urbana continua y con menos vacíos, donde reside la mayor parte de la población, se asienta a lo largo de 16 kilómetros, en una franja de 7 kilómetros de ancho, al sur del río Negro. Esta franja corresponde al área donde tempranamente se estableció la interrelación funcional y la continuidad de la trama entre municipios. Este desarrollo lineal se apoyó en unas pocas vías continuas perpendiculares a la Ruta Nacional N° 11 (ejes correspondientes a las avenidas 25 de Mayo y 9 de Julio; Alvear y Castellí, Marconi y Edison, Islas Malvinas y Soberanía Nacional).



Fig. 2. Extensión de la mancha urbana del Área Metropolitana del Gran Resistencia y relación con la ciudad de Corrientes. Fuente: Elaboración propia en base a Imagen Google Earth, 2015

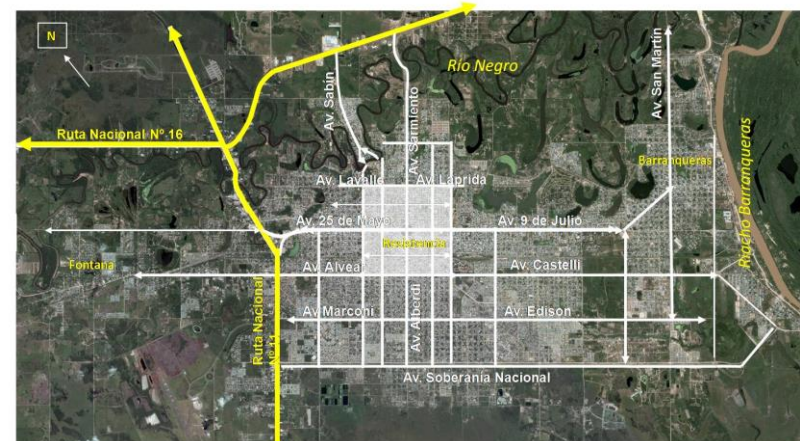


Fig. 3. Área Metropolitana del Gran Resistencia. Sistema viario principal constituido por las avenidas de borde de chacras. Fuente: Elaboración propia en base a Imagen Google Earth, 2015

El crecimiento hacia el norte estuvo durante mucho tiempo condicionado por la presencia del río Negro y su sistema lacustre que actúan como barrera natural así como por la amenaza latente de inundación por las crecientes de este río y las del Paraná que podía ingresar a través del primero. El crecimiento hacia el sur, estuvo condicionado por grandes infraestructuras concebidas originalmente como límite de la ciudad (Canal de desagüe pluvial Soberanía Nacional) y por ser el lugar donde se instalaron aquellas infraestructuras destinadas a servir a la ciudad como el Aeropuerto, las lagunas de oxidación o pretratamiento cloacal. Pero en los últimos años ambos tipos de límites fueron traspasados y el AMGR se encuentra frente a una nueva configuración general, donde el río ocupa una posición muy distinta.

El protagonismo del río Negro: de límite norte a corredor central. Durante muchos años, el río Negro fue el límite norte de la ciudad. La ciudad avanzó hacia este siguiendo los escasos ejes que ofrecían la posibilidad de cruzarlo (la Ruta N° 11, las Av. Avalos e Inmigrantes y Sabin; la Av Sarmiento y la Av. San Martín en Barranqueras), y se extendió de manera dispar y no planificada sobre cotas bajas, ocupando e impactando negativamente sobre el sistema lacustre. Este tipo de crecimiento, demandó progresivamente la construcción del sistema defensivo del río Negro y posteriormente la del sistema de defensas del río Paraná. En el primer caso, las defensas no siguieron una traza planeada sino de la necesidad de proteger las áreas que ya habían sido ocupadas frente a las inundaciones. Este sistema no es completo, aún hoy quedan sectores no defendidos como Villa Miranda Gallino o la Isla. Su vulnerabilidad se evidencia cuando en el año 1982, se rompió el dique que había sido construido para regular el ingreso del Paraná a través del río Negro. Este sistema de defensas del río Negro fue traspasado en distintos tramos por los procesos de urbanización en momentos de sequía, cuando la amenaza es sistemáticamente olvidada (Alcalá, 2014).

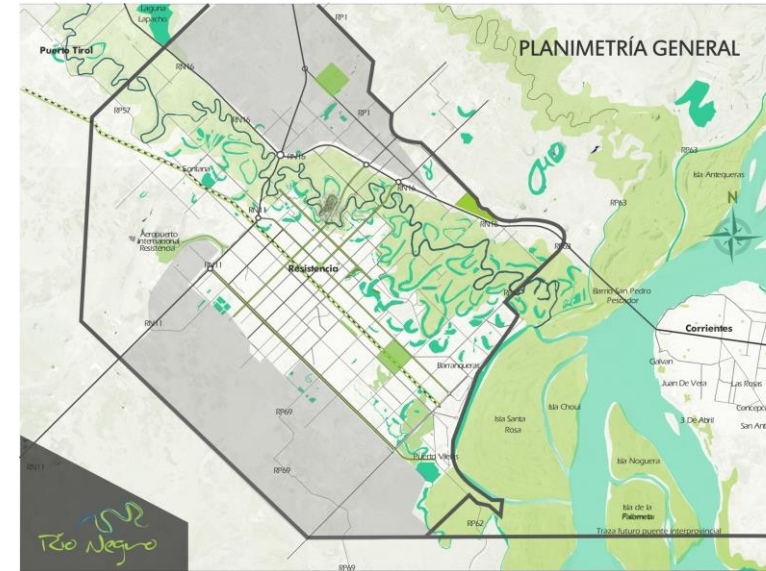
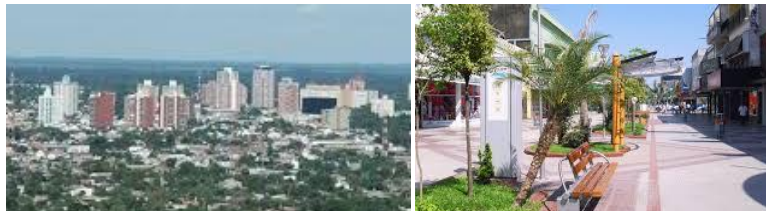


Fig. 4. Esquema interpretativo del río Negro y su sistema lacustre en relación al Área Metropolitana del Gran Resistencia actual, y considerando escenarios posibles de futura expansión Fuente: Alcalá, Repetto y Sánchez, 2015

A partir de la consolidación de la ruta Nicolás Avellaneda como eje de comunicación principal con la ciudad de Corrientes y con el interior chaqueño, y de la construcción del sistema defensivo del río Paraná en la zona norte cuya construcción terminó en 2004, se inició un nuevo proceso de expansión al norte del río Negro que tiene como principal eje de desarrollo a la Autovía. La línea defensiva, casi paralela al eje de desarrollo de la mancha urbana, distante a 5 km hacia el norte del río Negro en el punto más alejado y a 2 km en el punto más cercano a éste, disparó el proceso de expansión urbana hacia esta nueva área a pesar de las difíciles condiciones de comunicación con el área central (entre ambas hoy no sólo persiste la barrera del río y la de las defensas del río Negro sino también la especialización de la ruta Nicolás Avellaneda como una autovía).



3-Aportes Teóricos

Dra. Arq. Laura Alcalá

En esta nueva configuración del territorial del AMGR el curso del río Negro y su valle de inundación pueden interpretarse ya no como límite norte sino como corredor central de la urbanización. En la medida que se consolide esta idea, las áreas costeras cobrarán una nueva centralidad y nuevos desafíos. Cómo hacer que la ciudad se abra al río? Cómo volver aprovechables para la ciudad y sus habitantes el río y su sistema natural de extraordinaria riqueza paisajística, sin afectarlo? Cómo volver accesible este patrimonio natural y desarrollar actividades vinculadas al río y al sistema lacustre sin modificar el frágil sistema de escurrimiento fundamental para la gestión hídrica de la ciudad?

Pero esta recomposición general del territorio, encuentra a la ciudad consolidada, desvinculada de su río, la mayor parte de sus orillas se encuentran privatizadas, entre distintos tramos del río y los barrios existe un terraplén de defensas que no sólo ha interrumpido la relación visual con éste sino que además modificó la interrelación entre el sistema lacustre y el río. La ciudad en general desconoce aún su propio río y desconoce aún más su importancia y sus potencialidades. Hoy la gran mayoría de los chaqueños y visitantes circunstanciales ignora que el río recorre todo el AMGR. Entre la negación de la urbanización original del río y del sistema lacustre, la privatización de sus bordes y la construcción de defensas, la ciudadanía no tiene oportunidades de ver o reconocer la presencia del río. Las mismas características topográficas no contribuyen a hacerlo. En una planicie de mínimas e imperceptibles pendientes, sólo vemos el río, un paleo cauce o una laguna cuando podemos acceder a sus orillas o cuando cruzamos un puente. A modo de ejemplo, entre la Ruta Nacional N° 11 y la avenida Sarmiento el río tiene un recorrido total de 14.270 ml (14 km aprox). De los cuales solo el 10% 1.487 ml son tramos de recorrido público o "visibles" para los transeúntes de la zona o algún visitante ocasional. Solo el 1,8 % de su costa (262 ml, la costanera del Domo) está relativamente tratada para su disfrute público (paseo/recorrido) por la ciudadanía chaqueña.

Sin embargo, la oportunidad que brindan las nuevas tecnologías como la disponibilidad del Gogle Earth de acceso gratuito, la difusión de imágenes aéreas o tomadas desde un dron, permiten tomar nueva conciencia y dimensión del paisaje y del territorio donde vivimos. Por su parte, los antecedentes de recuperación de espacios lacustres como espacios públicos (Parque Laguna Argüello, Parque de la Democracia, Parque Laguna Prosperidad) y la posibilidad de hacer un uso deportivo y recreativo de determinados ejes que acercan al paisaje (como la avenida Sarmiento) no sólo enseñan y demuestran el potencial paisajístico latente sino que despiertan en la ciudadanía interés por recuperar, disfrutar y preservar como bien público este patrimonio natural

Esta oportunidad supone distintos desafíos:

- recuperar la relación directa entre la ciudad y el río, volviéndolo visible y accesible;
- recuperar progresivamente para uso público las orillas privatizadas y facilitar el acceso a ellas;
- recomponer la relación que existía entre las lagunas y el río que permitía renovar las aguas. Es decir, recuperar aunque sea de manera artificial la interrelación de las cuencas que fueron obstruidas por los procesos de urbanización inadecuados y por la construcción de las defensas;
- desarrollar nuevos conceptos de urbanización que sean respetuosos del paisaje, de los sistemas naturales de escurrimiento y del aprovechamiento público de sus bordes;
- dotar de sistemas adecuados de cloacas al conjunto de áreas urbanizadas, indispensable para recuperar la calidad de las aguas hoy contaminadas de las lagunas y del río;
- promover el uso recreativo y deportivo del río, con la oferta de recorridos en bote, la oferta de la práctica de canotaje, etc.



El Club de Regatas, el río y la ciudad

El Club de Regatas ha sido pionero y notable precursor de la relación de los resistencia nos con el río. A principios del S. XX, estuvo estrechamente vinculado al aprovechamiento del río, como balneario y como espacio de práctica de canotaje. Pero posteriormente su desarrollo como club, con inclusión de otros deportes y el crecimiento de sus instalaciones se produjo casi en paralelo con el declive de las actividades vinculadas al río. Incluso cuando el club compró el predio que se conoce como la Isla del Club de Regatas, fue con el fin de consolidar la práctica de otros deportes como el rugby y el hockey que demandan grandes superficie, no con el de reforzar el aprovechamiento del río para la práctica deportiva. Sin embargo, la Isla por el extraordinario sitio en el que se localiza, siempre tuvo como singularidad su estrecha relación con el río. Llegar a la Isla significa reencontrarse con el río y con el monte nativo.

Hoy la Isla del Club de Regatas es un predio de belleza singular, con casi 1400 metros lineales de costa hacia el río Negro supone una situación privilegiada en un contexto donde como hemos visto, la mayor parte del curso del río se encuentra privatizado y/o construido. Encierra además áreas de interés natural donde se encuentran especies nativas del paisaje ribereño.

Este predio supone una oportunidad única para el desarrollo de prácticas nuevamente vinculadas al río, canotaje, avistaje de flora y fauna, y de prácticas que no requieren de obras infraestructurales que atenten contra la necesidad y la conveniencia de preservar el verde por sobre lo construido y respetar los desniveles naturales. Es posible promover la práctica de mountain bike, de trekking, de aeromodelismo, etc.

El mayor desafío radica en mejorar su accesibilidad, no sólo vehicular sino peatonal y en bicicleta así como contar con servicio de transporte público. Hacerlo, exige mejorar simultáneamente las condiciones de su entorno inmediato y la alianza con este entorno puede constituir la principal estrategia para lograrlo.

Las propuestas de los estudiantes han sido pensadas en este sentido. Propusieron convertir la calle que hoy llega al predio en una calle de convivencia, que aunque de ancho reducido oficie de costanera permitiendo la circulación vehicular de doble mano y fundamentalmente

incluya la senda peatonal y ciclista bordeando el río. La urbanización de esta vía necesariamente habría de incluir la consolidación y tratamiento de la costa para frenar y controlar el proceso progresivo de erosión que sobre ella produce el río.

En general los estudiantes propusieron resolver el acceso principal al Club más hacia el punto medio del límite norte del predio con el fin de evitar el acceso altamente condicionado por la ocupación de viviendas existentes. Prácticamente todas las propuestas, incluyeron la mejora y la reorganización de la avenida Sabín con tres propósitos fundamentales: mejorar el espacio peatonal, incluir bicisendas y mejorar las condiciones de circulación y detención del transporte público. A futuro, la avenida Sabín puede llegar a convertirse en un eje fundamental de la ciudad dado que es uno de los pocos ejes que tienen continuidad norte- sur permitiendo vincular con el área norte de nuevo desarrollo de la ciudad, además de permitir el ingreso rápido desde la Autovía Nicolás Avellaneda, lo que supone la fácil comunicación con los otros municipios del AMGR y desde Corrientes. Su ancho generoso permite el desarrollo de carriles exclusivos para el transporte público, así como bicisendas y aceras adecuadas. En relación a las bicisendas los estudiantes propusieron intervenir la calle interna del Parque 2 de Febrero con el fin de facilitar el vínculo del Club con la Av. Sabin en sentido S-N .

Para el acceso peatonal y en bicicleta a la Isla casi todas las propuestas incluyeron además la posibilidad de un puente peatonal que permita vincular la Isla con la calle que bordea al Parque Avalos, pensando en un sistema de espacios recreativos vinculados al río pero también en una posible conexión más directa entre la Sede Central del Club y la Isla para aquellos deportistas que deban desplazarse desde una hacia la otra. Se trata de un camino mucho más directo y tranquilo (calles poco transitadas), que evita el largo rodeo que exige el ingreso actual.

3-Aportes Teóricos

Dra. Arq. Laura Alcalá

Otra propuesta común en varios trabajos para mejorar la accesibilidad se basó en la urbanización de la Av. Martina, y lo que sería la prolongación de la calle Andreani. Esta alternativa no sólo beneficiaría al Club sino a Villa la Isla dado que representaría una alternativa al ingreso único por la calle Concepción del Bermejo.

En cambio, en general las propuestas desestimaron la posibilidad de prolongación de la calle Coronel Falcón porque aunque está prevista en el catastro es incompatible con la realidad existe. Exigiría la ejecución de dos puentes, uno sobre la laguna Avalos y otro sobre el río donde hoy existe una estación de bombeo y supondría la apertura de una calle justamente en uno de los extremos de la Isla donde existe una reserva natural.



Fig.5 Esquemas de las propuestas de mejora de la accesibilidad trabajadas por los alumnos. Fuente: Elaboración propia en base a imagen Google Earth, 2015



Fig. 6. Imagen aérea del curso del río Negro con el predio de la Isla del Club de Regatas en el centro de la imagen y el área central de Resistencia al Sur. Fuente. Edwin Harvey, 2013

Reflexiones finales

El trabajo desarrollado en la Isla del Club de Regatas, fue desde el punto de vista pedagógico una oportunidad singular para que estudiantes y docentes nos enfrentemos a uno de los desafíos más importantes que tiene la ciudad de Resistencia en el presente: recuperar la relación con el río y mejorar la accesibilidad a los sectores que como la Isla tienen la posibilidad del contacto directo con el agua y con el paisaje de extraordinaria singularidad y belleza que sigue el curso sinuoso de los meandros.

Para muchos de los estudiantes supuso la oportunidad de conocer un paisaje totalmente desconocido, en una ciudad que equivocadamente creían uniforme, regular y alejada del río. Desde el análisis urbano de conjunto que someramente hemos querido brindar, este descubrimiento del río constituye un dato relevante que sirve para reflejar la importancia que creemos tiene este predio del Club de Regatas tanto para su propio desarrollo futuro como para aportar a la ciudad

BIBLIOGRAFÍA

ALCALÁ, Laura. AVATARES DE LA MANZANA. ENTRE LA DISPERSIÓN Y LA DENSIFICACIÓN CD 9ª Bienal del Coloquio de Transformaciones Territoriales. Huellas e incertidumbres en los procesos de desarrollo territorial. Mesa: Ordenamiento territorial y gestión urbana. En la ciudad de Tucumán, 8,9 y 10 de agosto de 2012. Grupo Montevideo. Facultad de Arquitectura y Urbanismo; Facultad de Ciencias Económicas. Universidad Nacional de Tucumán.
<http://www.9coloquio.face.unt.edu.ar>

ALCALÁ, Laura. LA NECESIDAD DE REVISAR LOS PARADIGMAS DE URBANIZACIÓN EN LOS TERRITORIOS DEL AGUA. El caso del Gran Resistencia- Chaco –Argentina. Pp 167-178. En el libro KAROL, J; AÓN, L; MARTINI, I; PISTOLA, J; SALAS GIORGIO, R (Comp) Conducir las transformaciones urbanas. Un debate sobre direcciones, orientaciones, estrategias y políticas que modelan la ciudad futura. 1º Edición – La Plata: Universidad Nacional de La Plata, 2014. E-book

BOHIGAS, Oriol .RECONSTRUCCIÓN DE BARCELONA. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. España 1986

SUDAR, Luciana. LA COLONIA RESISTENCIA COMO MODELO DE FUNDACIÓN REPUBLICANA. PROCEDIMIENTOS FUNDACIONALES Y CARACTERÍSTICAS URBANAS. P117-143. En CUADERNO URBANO Nº 4 Diciembre 2004. Ed. EUDENE