

## **REVITALIZACIÓN DE ZONAS CENTRALES. UN APOORTE A LA COMPETITIVIDAD DEL AREA METROPOLITANA DEL GRAN RESISTENCIA**

**Scornik, Carlos O.; Scornik, Marina; Borges Nogueira Julio C.**

cscornik@gmail.com/ mscornik@hotmail.com/jcborges\_01@hotmail.com

### **RESUMEN**

El Área Metropolitana del Gran Resistencia (AMGR) está produciendo un doble proceso de concentración de actividades comerciales, administrativas, financieras, logísticas, culturales e inclusive residenciales aue resulta más notorio en el macro centro de Resistencia y en forma paralela se va fortaleciendo un sistema policéntrico de densificación que incluye algunos barrios de la ciudad capital así como los municipios vecinos con diferentes características y especializaciones.

Esta situación está demostrando la importancia que va adquiriendo la concentración, complementación y especialización de las diferentes actividades urbanas en el fortalecimiento de la competitividad regional, hecho que todavía no ha sido suficientemente analizada, promovida ni planificada a nivel local ni metropolitano.

En tal sentido, estamos tratando de promover un debate profundo de actores sociales, políticos y técnicos sobre la oportunidad que presenta el AMGR de acrecentar la mencionada competitividad a nivel regional y nacional con la formalización de un sistema más amplio, moderno y eficiente que potencie la prestación de las actividades terciarias, tanto en materia comercial como cultural, deportiva, de servicios personales, administrativos, financieros, logísticos, etc.

Una estrategia que oriente y potencie la complementación de los equipamientos e infraestructura públicos y privados así como la movilidad más equitativa entre los diferentes sectores del AMGR es un desafío que contribuirá a darle mayor orden, eficacia y sustentabilidad a las actividades terciarias y a la estructura urbana interna del área considerada.

### **PALABRAS CLAVE**

REVITALIZACIÓN - ÁREA CENTRAL – COMPETITIVIDAD REGIONAL

## 1 – INTRODUCCION

El estratégico nodo regional multimodal que constituye el Área Metropolitana del Gran Resistencia (AMGR), con epicentro en la Ciudad de Resistencia, ha evolucionado significativamente en el transcurso de las últimas décadas de su desarrollo, con dos marcadas constantes: el crecimiento expansivo descontrolado (o “sprawl” en inglés) de áreas de uso residencial tanto legalmente como ilegalmente ocupadas y el continuo incremento de las actividades comerciales, logísticas, financieras, administrativas y de servicios de salud, del automotor y otros, en forma paralela.

Los modos de transporte y los ciclos socio-económicos que confluyen en el AMGR han pasado por épocas de florecimiento, de decadencia y paralización que afectaron de diversas formas a cada uno de ellos desaprovechando su alto potencial en la motorización y eficientización de las actividades productivas y su consecuente generación de riqueza y empleo genuino. Por tal motivo, su racional organización para una estructuración integral, se sigue postergando menospreciando el potencial de la economía de aglomeración y especialización, así como su complementación con otros centros de importancia como los que constituyen la Ciudad de Corrientes y los municipios próximos y especialmente la promoción de su competitividad a nivel regional y nacional.

En tal sentido la ciudad de Resistencia ha visto fortalecida su centralidad con el incremento de las actividades administrativas y financieras así como las comerciales y de servicios. Quedando en un segundo plano otras actividades logísticas que fueran pioneras, especialmente por el cierre de los ferrocarriles (actualmente en proceso de reactivación), la discontinuidad en el funcionamiento del Puerto de Barranqueras que en otras épocas jugara un papel central en el apoyo de la actividad productiva de la Región NEA y el proceso de desindustrialización que está siendo revertido en la última década en el Área Metropolitana.

Hoy podemos apreciar el progresivo fortalecimiento y crecimiento del área central de Resistencia, complementado con los ejes viales que confluyen en la misma y algunas tendencias a vigorizar centros complementarios en materia comercial, de servicios e industrial, los que tienden a darle un carácter policéntrico a la estructura urbana interna del conglomerado como fuera analizado oportunamente<sup>1</sup>. Donde se concluía, entre otros aspectos que *“estos motores centrados preponderantemente en el comercio, la construcción y la administración pública requieren una estrategia interinstitucional de concepción que oriente a la conformación de los lineamientos de desarrollo territorial que racionalicen el funcionamiento, localización y complementación de las actividades productivas desarrolladas, generalmente, en forma espontánea”*.

Este ciclo de crecimiento del área central, como en otras regiones del país, en un proceso de competencia y complementariedad<sup>2</sup> simultáneas se ha visto obstaculizado parcialmente por la influencia de algunos servicios básicos que la limitan y encarecen, la congestión del tránsito, la capacidad del estacionamiento, los transportes públicos, energía eléctrica y cloacas insuficientes, etc. que no se complementan con las nuevas normativas y la flexibilidad aplicada por el municipio (como las Ordenanzas 5403/01 y

<sup>1</sup> Tema tratado en el trabajo: *“Ciudades Policéntricas para la Actividad Terciaria del Gran Resistencia, (Prov. del Chaco, Argentina)”*. Scornik, Carlos Osvaldo; Scornik, Marina; Borges Nogueira Julio César. Buenos Aires, 2012.

<sup>2</sup> Tal como son definidas en el documento publicado por el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios: Argentina Urbana. Plan Estratégico Territorial. Avance II. Buenos Aires, 2010.

8775/07) de Resistencia donde se ha posibilitado una marcada densificación edilicia en zonas centrales y adyacentes, con diferentes impactos en la ciudad en su conjunto (Klees, Zabala, 2013).

Por otra parte, la puesta en funcionamiento de un servicio ferroviario metropolitano de pasajeros ha venido a llenar una marcada necesidad de vinculación en el eje conformado por los municipios de Barranqueras, Puerto Vilelas, Resistencia, Fontana y Puerto Tirol<sup>3</sup>. Sin embargo, las deficiencias reconocidas en la prestación del servicio hasta la fecha (tales como frecuencias, limitada capacidad, confort, etc.) han restringido significativamente su prestación, especialmente su evolución y aprovechamiento masivo, reduciendo las expectativas que se habían que se habían creado al respecto.

En estos últimos días el Ministerio del Interior y Transportes de la Nación ha anunciado la llegada de nuevos coches y la reparación de la infraestructura ferroviaria relacionada con el Belgrano Cargas, hecho que permitirá dar un nuevo impulso a un servicio público de pasajeros clave para la vinculación del eje central del AMGR y su probable extensión.

Es por ello que, con los antecedentes obrantes en trabajos anteriores sobre “*Servicios Comerciales y Planificación*” realizados en colaboración con equipos e investigación de las Universidades Nacional del Litoral (Argentina), Universidad Mayor de San Andrés (Bolivia) y Da Valladolid (España), y los trabajos específicos sobre movilidad y transporte realizados en nuestro Instituto (IPUR-BAT), consideramos oportuno analizar en este caso, el funcionamiento de un área central con actividades terciarias, bien consolidada y desarrollada, a la que se integra un creciente sistema policéntrico de distribución territorial en el conurbano.

## 2- EVOLUCIÓN DEL AMGR

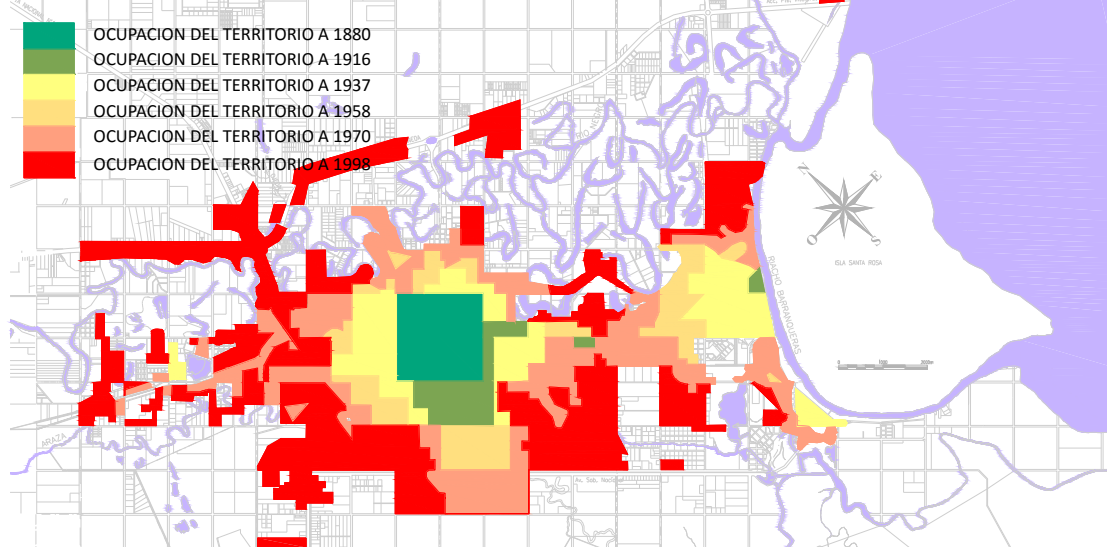
En el proceso de urbanización que ha venido registrando la Provincia del Chaco desde finales del siglo XIX, es el AMGR una de las que más se ha resultado impactada en forma general por este proceso. Su papel preponderante, fue potenciado a partir de la Provincialización del Territorio Nacional del Chaco y la movilidad social de la región, tanto endógena como exógena a la jurisdicción.

Se han registrado distintas etapas de ocupación del territorio, donde los centros motores iniciales fueran Margarita Belén, Colonia Benítez. Posteriormente se motorizaron los de Resistencia y el Puerto de Barranqueras y en esta última década se consolidaron de los asentamientos industriales de Puerto Tirol y Fontana, como se puede apreciar en el plano presentado a continuación.

---

<sup>3</sup>“*El uso del ferrocarril como transporte público de pasajeros. Ferrocarril Metropolitano. Resistencia, Chaco, Argentina*”. Autor: Arq. Ariel Ferraro. Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional del Nordeste; Resistencia, 2011. Trabajo inédito.

## REFERENCIAS



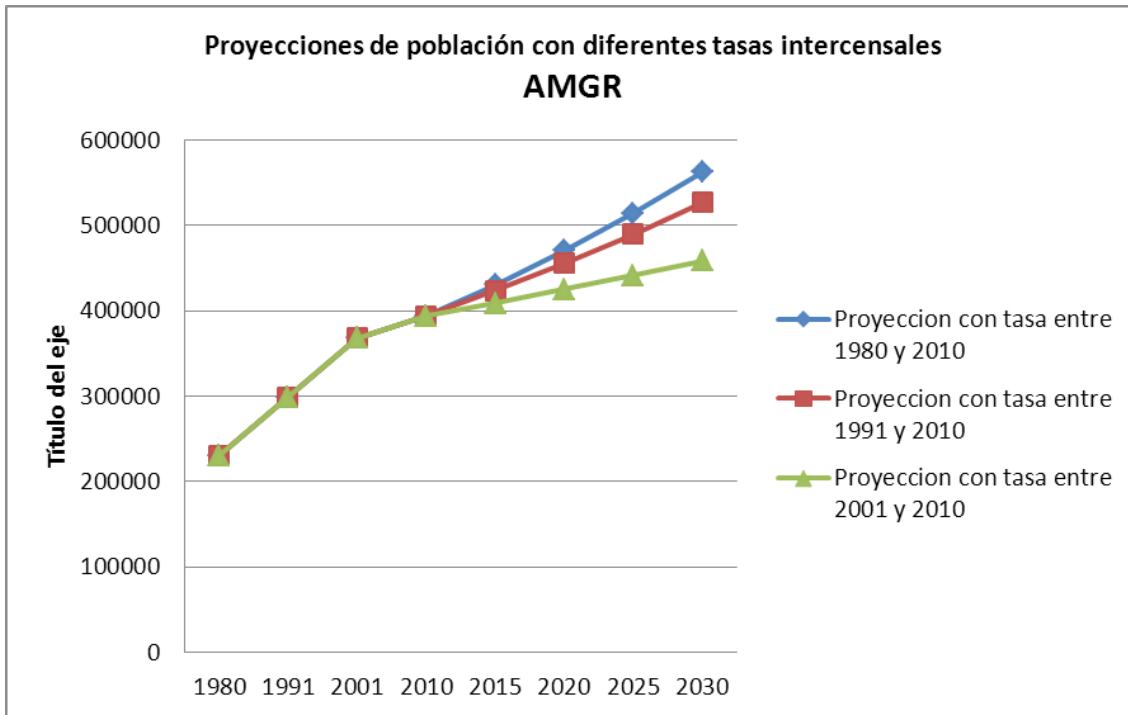
**Evolución de la ocupación del AMGR.** Fuente: Diagnostico Urbano Expositivo del AMGR, 1998, actualizado para el trabajo "Servicios Comerciales en la Región Metropolitana Corrientes-Resistencia y su Estructura Urbana". Soria, España, 2012.

En las tres últimas décadas, este proceso migratorio de población rural, es acompañado con fuertes inversiones del Estado en materia habitacional. Proceso que requería para su implementación la urbanización de importantes territorios que fueron provocando densificación de la trama existente entre Resistencia - Barranqueras primeramente, luego Resistencia - Fontana, y actualmente Fontana - Puerto Tirol, ya no a partir del área central de cada uno de ellos sino en forma de suburbanización.

Es así que podemos afirmar, que el AMGR en su conjunto casi ha duplicado su población en los últimos 30 años, mientras que el Municipio de Fontana se ha cuadruplicado, según lo podemos observar en el cuadro siguiente y las preocupantes proyecciones elaboradas en base a las tasas intercensales de crecimiento poblacional, lo que da una idea del impacto demográfico que recibe en forma continua el área metropolitana analizada.

	1980	1991	2001	2010
<b>Resistencia</b>	177.908	229.212	274.610	<b>288.812</b>
<b>Barranqueras</b>	34.689	42.572	50.738	<b>54.715</b>
<b>Fontana</b>	8.215	14.436	26.745	<b>32.027</b>
<b>Puerto Vilelas</b>	4.865	6.067	7.617	<b>9.192</b>
<b>Puerto Tirol</b>	4.987	6.372	7.855	<b>8.927</b>
<b>AMGR</b>	230.664	298.659	367.565	<b>393.673</b>

**Población de los municipios del AMGR.** Fuente: Censos Nacionales de Población y Vivienda, INDEC.



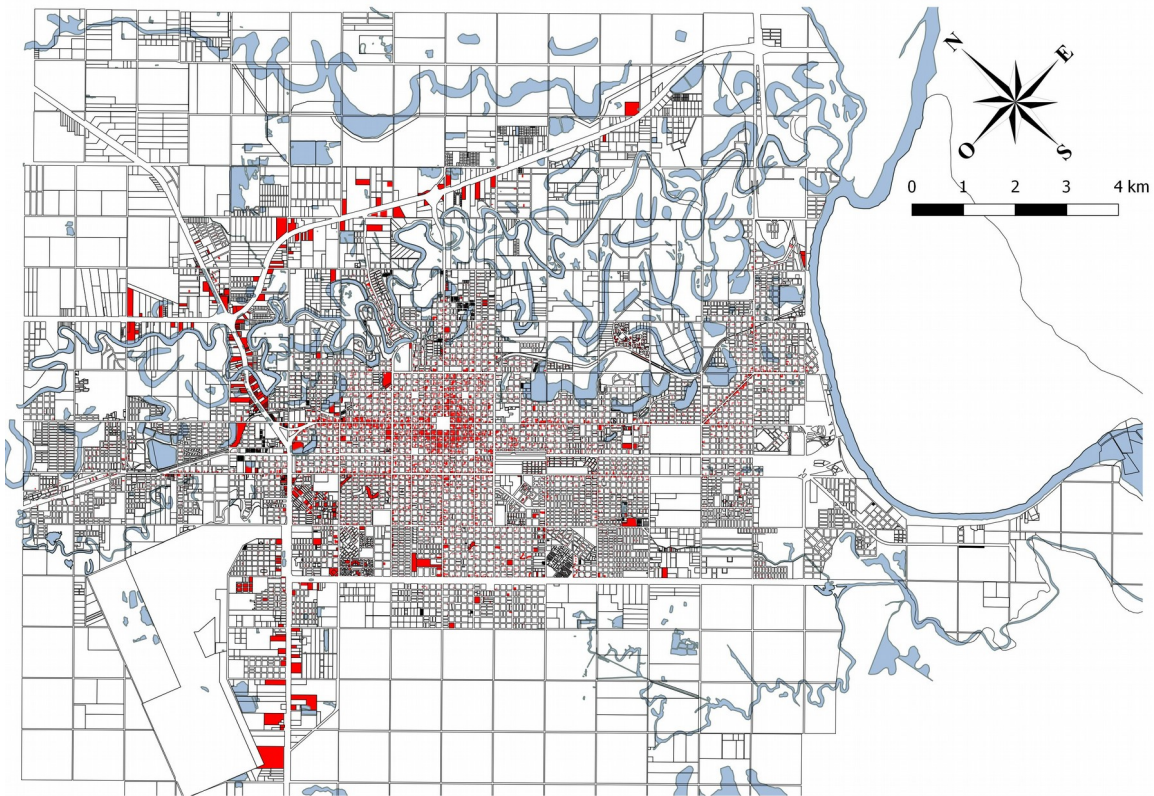
Fuente: *Elaboración propia en base a los Censos Nacionales de Población y Vivienda publicados por INDEC.*

### 3- CENTRALIDAD FORTALECIDA

La situación generada por la centralización de actividades en Resistencia ha sido revisada en varias oportunidades por investigadores del IPUR-BAT. Sin embargo, no se ha tenido oportunidad de realizar estudios similares en los subcentros mencionados de manera de avanzar en análisis comparativo de los mismos, especialmente para estimar sus proyecciones a mediano plazo.

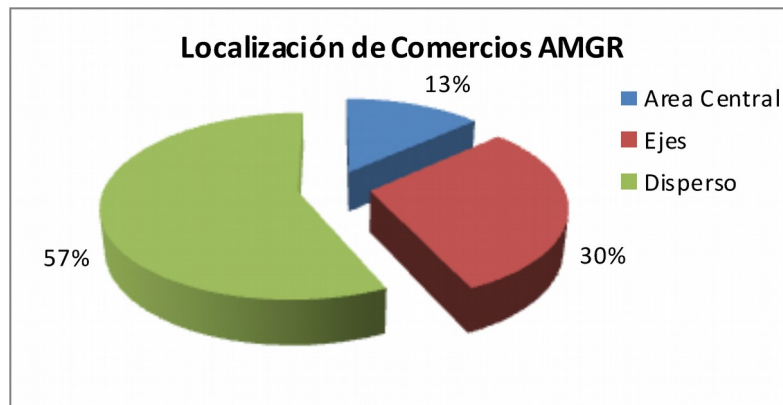
Algunos de los trabajos llevados a cabo sobre áreas comerciales en el Área Metropolitana del Gran Resistencia<sup>4</sup>, nos permitieron identificar rasgos particulares al observar la localización de los comercios. Esta organización se manifiesta a través de *un centro comercial principal* (en plena expansión) donde se encuentra la mayor concentración variedad y especialización de comercios minoristas, servicios personales, administrativos y financieros, entre otros. Los *ejes comerciales* que responden a las mejoras relativas en movilidad frecuente de personas y niveles de ingreso. Los *centros comerciales barriales* y los *centros comerciales de ciertas dimensiones* en los que se incluyen conjuntos generados a partir de la relocalización de vendedores ambulantes. Para completar con un *enclave comercial privado* en construcción o shopping-mall y los *medianos y pequeños comercios familiares dispersos*, con algunas características particulares para cada caso.

<sup>4</sup> Especialmente en la ponencia *Localización de Comercios en el Conglomerado Corrientes- Resistencia. Un aporte a la Integración y el Desarrollo desde la Planificación*. Autores: Marina Scornik, Julio Cesar Borges. Resistencia, 2012.



**Densidad del uso de suelo comercial del AMGR.** Fuente: Municipalidad de Resistencia y elaboración propia. (2013)

Estos patrones de ocupación del espacio se encuentran relacionados directamente a la estructura urbana del conglomerado<sup>5</sup>, donde van adquiriendo un cierto grado de especialización tanto los ejes como los enclaves (30 % del total de los establecimientos localizados en el área) que complementan la mayor concentración del “centro principal” que conforma solo el 13% del total registrado. De esta forma queda un significativo (57%) de locales dispersos en todo el territorio que no responde a otra lógica que la corta distancia al mercado diario (áreas residenciales) y forma familiar de la economía de subsistencia.



**Localización de comercios en el AMGR.** Fuente: elaboración propia, 2012.

<sup>5</sup> Op.cit.: *Ciudades Policéntricas para la Actividad Terciaria del Gran Resistencia.*

Paralelamente a este proceso de concentración, ha sido suficientemente evaluado el impacto de las Ordenanzas Municipales 5403/01 y 8775/07, donde fue ampliada toda la zona de alta densidad en el macrocentro, en primera instancia y luego se amplía la zona permitida de densidad media a otros sectores que complementan al anterior. Según estudio de Steckler (2015), desde el año 2000 en adelante se han construido 250 edificios en altura, de los cuales 197 están ya terminados y 53 en construcción. También destaca que la altura promedio de estos edificios es de diez pisos con una cantidad de departamentos por piso de tres, entre otros aspectos<sup>6</sup>.

Sin embargo, la atención que se presta generalmente en el ordenamiento territorial a los servicios comerciales y otros, que se distribuyen en la ciudad, resulta insuficiente si pensamos de la importancia de los mismos (12.000 sólo de comercios habilitados formalmente por el Municipio de Resistencia al año 2012) en la generación de recursos, empleos, recreación o movilidad en la vida urbana, tanto en áreas centrales como en los ejes comerciales o los sub-centros barriales y los municipios conurbados.

Por otra parte, la evolución tecnológica no ha sido un factor contradictorio como se hubiera supuesto en una primera época ya que, como destaca Cicollella<sup>7</sup> *“La contradicción entre el desarrollo de la telemática y una nueva etapa de concentración metropolitana, estaría explicado por el hecho de que si bien cliente y empresa pueden estar distantes, estas últimas requieren más que nunca la proximidad de los servicios avanzados y de los centros de producción del conocimiento y de innovaciones, y estos sólo se encuentran habitualmente en cantidad y calidad suficiente en las grandes metrópolis”* donde las universidades que se localizan en el AMGR juegan un rol fundamental.

En esta misma línea de pensamiento se está comenzando a reconocer también la importancia de las vinculaciones que se producen en los grandes centros con mayor diversidad cultural, tolerancia social, vinculación entre jóvenes innovadores (no solo en cuestiones productivas) y otros mecanismos de intercambio espontáneo, factores de que se potencian, complementan y apoyan<sup>8</sup> en zonas y lugares propicios para la consulta, colaboración, relacionamiento, recreación, etc.

## 4 – Peatonalización de las calles Juan D. Perón y Arturo Illia

Fue muy marcado el fortalecimiento y expansión de la actividad comercial y de servicios, con la ejecución del proyecto urbano de peatonalización en el área central, que ha tendido a integrarse y fortalecer los ejes preexistentes, dando progresivamente una mayor trascendencia y especificidad a las distintas ofertas de esta actividad y su rol preponderante como difusor y receptor de un intenso flujo de personas, bienes y servicios que colaboran en una dinámica urbana *“permanentemente cambiante”* (Roibón, y otros, 2012).

En tal sentido, queda materializada una innovadora iniciativa municipal donde “las Calles Arturo Illia (de la altura 0 al 200) y Juan Domingo Perón (del 0 al 200 también),

<sup>6</sup> Estimación de costos ambientales significativos acumulados por la proliferación de edificios en altura en el área central de Resistencia: Steckler Gabriela S. Resistencia, 2015

<sup>7</sup> Cicollella Pablo: *Metrópolis Latinoamericanas. Más allá de la globalización*. Ed. Café de las Ciudades, Buenos Aires, 2014.

<sup>8</sup> Oppenheimer Daniel: *¡Crear o Morir! La esperanza de Latinoamérica y las cinco claves de la innovación*. Ed. Debate, Buenos Aires, 2014.

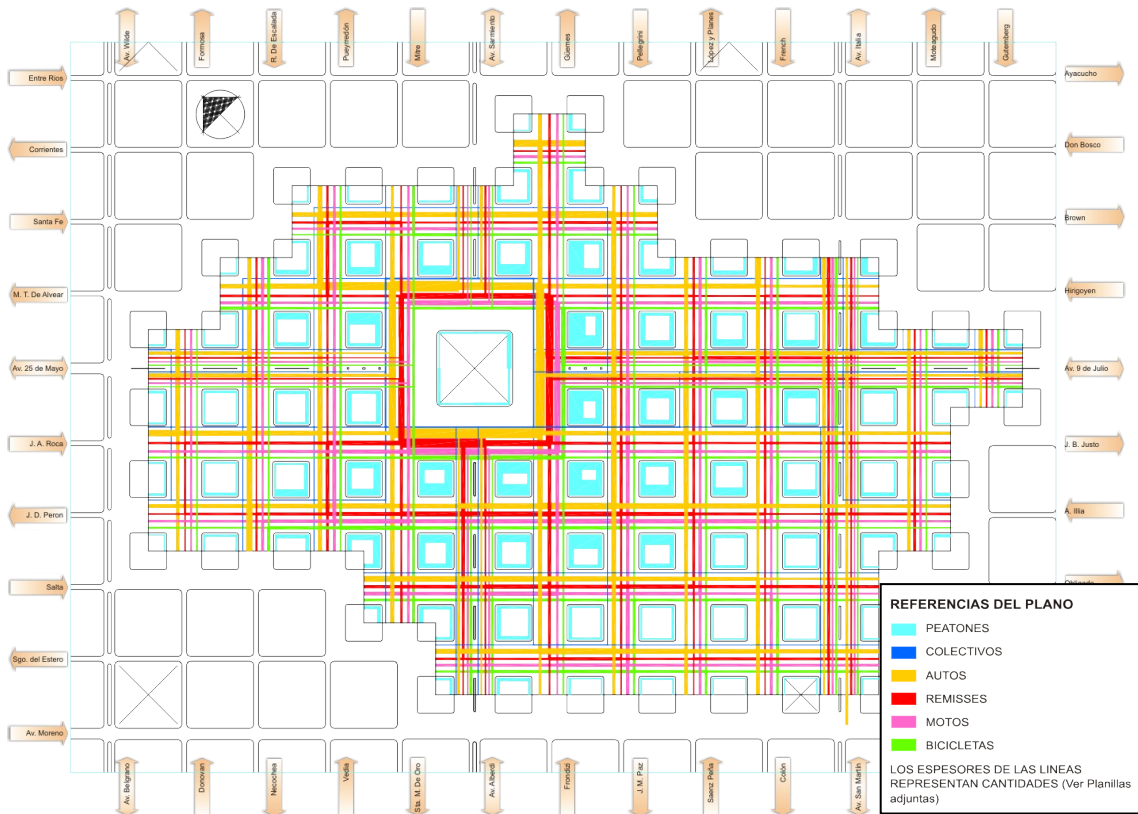
que son en realidad la misma calle a uno y otro lado de la avenida Alberdi, que se manifiestan como la zona comercial por excelencia, fueron transformadas en peatonales en julio de 2008, y cuya dotación de arbolado, mobiliario, infraestructura básica y equipamiento urbano las convirtieron en el paseo recreativo-comercial a cielo abierto más significativo de la ciudad”<sup>9</sup>.

También hay que considerar que la implementación de la peatonal ha influido significativamente en la expansión de la actividad comercial y de servicios en las inmediaciones de las cuadras peatonalizadas, transformando la oferta, la demanda y los hábitos de la ciudadanía. Pero también ha provocado la reestructuración de recorridos, frecuencia, paradas, etc. del transporte público de pasajeros y el servicio de remises, así como una ampliación del área de congestión del tráfico urbano como fuera analizado en el año 2011<sup>10</sup>, donde se señalaba que “...cuando se interrumpe un sistema vial tan homogéneo como el que presenta nuestra ciudad en el área central, se sobrecargan las vías inmediatas”, también sostiene que “es necesario dimensionar la capacidad de soporte de la infraestructura vial en relación al tipo de vehículos permitidos, el estacionamiento, las paradas de colectivos, etc. que funcionan en cada tramo, para proponer los cambios necesarios que garanticen una más eficiente movilidad sostenible”. Esta situación dista bastante de estar resuelta restando trascendencia a las transformaciones del área central, pero es factible de ser abordada específicamente para darle mayor agilidad y eficiencia al tránsito.

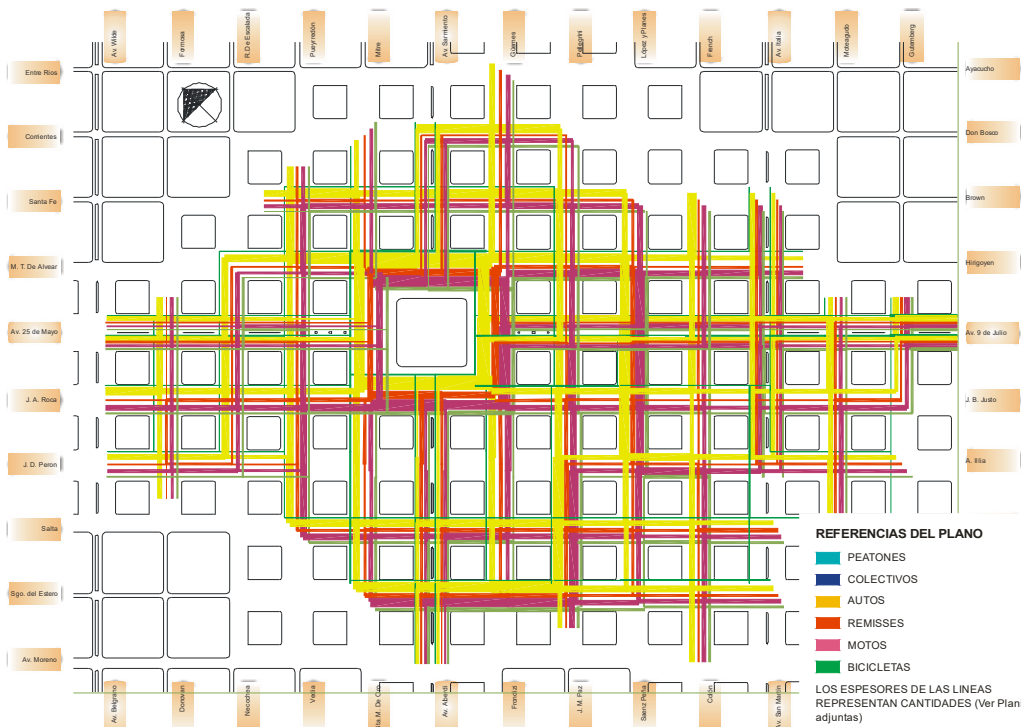
En oportunidad de la realización del estudio citado se revisó la forma que se canalizó el tránsito, a través de registros de movilidad previo a la concreción de la peatonal y posterior a la misma. En tal sentido se evidencia que, además del mayor congestionamiento producida por los cortes de la calle principal, se produce una marcada disminución de plazas de estacionamiento de automóviles y un enorme incremento de estacionamiento para motovehículos particulares, entre otros impactos.

<sup>9</sup> Roibón M. José, Bordenave M. Graciela y Scornik Carlos O.: Relación entre Áreas Comerciales y Verde Urbano desde la Perspectiva de la Ciudad Actual. Soria, España, 2012.

<sup>10</sup> Borges Nogueira Julio C. y Scornik Carlos O.: “Aproximación a los modelos de predicción del tránsito para la ciudad de Resistencia. Resistencia 2009.



**Plano N°1: Flujos de Circulación en el Área Central de la Ciudad de Resistencia.**  
Fuente: Conflictos entre Circulaciones y Desarrollo Potencial de la Circulación Peatonal en la Ciudad de Resistencia. Año 2001



**Plano N°2: Flujos de Circulación en el Área Central de la Ciudad de Resistencia de acuerdo a Propuesta de desvío de la Municipalidad de Resistencia.** Fuente: Informe de Impacto Ambiental de la INTERVENCIÓN URBANA EN EL MICROCENTRO COMERCIAL DE LA CIUDAD DE RESISTENCIA". Año 2008

El proceso de expansión de las actividades terciarias y la densificación edilicia también ha servido para neutralizar el desarrollo de mecanismos de “gentrificación” que se ha insinuado en la década del noventa, como fuera analizado un trabajo realizado recientemente dentro del equipo de investigación donde señala *“que el municipio propició un proceso de renovación de distritos centrales al alentar, casi sin proponérselo, mayor inversión privada y el incremento de la renta”*<sup>11</sup>, que a pesar del impacto comentado precedentemente, ha permitido un incremento y diversificación de las actividades urbanas debería completarse con un mayor acompañamiento de políticas públicas.

Todo este proceso de crecimiento y reestructuración del área central de Resistencia fue escasamente acompañado por medidas, proyectos (con excepción de la propia peatonal y la Refuncionalización de la calle Santa María de Oro), estrategias de ordenamiento y eficientización del sistema, dejando en manos del mercado y los consumidores la reestructuración y funcionamiento central.

Cabría aquí destacar la marcada necesidad de abordar nuevos mecanismos de gestión que se basen en la complementación pública privada, como fueran desarrollados en otros países como el caso de los *“Distritos para el Mejoramiento Comercial”*<sup>12</sup> o Business Improvement District (BID) como fueran implementados a partir de 1969 en Toronto y luego en Estados Unidos y Europa, entre otros.

Por lo tanto quedan una serie de acciones de planificación urbana a corto y mediano plazo que deben ser consensuadas dentro de una estrategia general de planificación urbana concertada. Disciplina que, a pesar de la voluntad de ignorarla y de variados detractores con que fundamentara el Arq. Kullo<sup>13</sup> recientemente, pasa a constituirse en un procedimiento esencial al momento de transformar la inercia que supedita estas acciones al solo arbitrio de intereses sectoriales en una cuestión central que fortalezca la competitividad del AMGR en su conjunto, compartida por los gobiernos locales, las corporaciones respectivas, los usuarios y otros actores sociales.

#### 4- ALGUNAS REFLEXIONES

Se hace imprescindible estudiar con mayor cuidado y precisión el impacto que la mayor densidad edilicia implica en la ciudad<sup>14</sup>, donde la comunidad deberá ir asumiendo nuevos comportamientos, hábitos y relaciones sociales ante las costumbres barriales típicas de las bajas densidades que han caracterizado a nuestros asentamientos urbanos.

Estos impactos requerirán ajustes en la normativa vigente, promoviendo de mayores puntos de intercambio y vinculación social, políticas que compensen la ciudad compacta con nuevos y generosos pulmones urbanos, una fuerte política de forestación urbana, preservación y tratamiento de los humedales y cursos de agua, mejoramiento y ampliación de la infraestructura básica, entre otros aspectos que permitirán manejar en forma más equitativa la complejidad que el sistema viene generando indefectiblemente.

<sup>11</sup> Schneider Valeria. Revitalización de distritos centrales. Revisa Ciudades, Puebla, 2014.

<sup>12</sup> Villarejo Galende Helena: Modelos de Gestión de Centros Comerciales Urbanos: el auge del modelo BID. Madrid, 2011.

<sup>13</sup> Kullock David: La Planificación ha muerto...¡Viva la Planificación! Revisita al debate sobre Planificación Urbana y las posibilidades de superación. Buenos Aires 2010..

<sup>14</sup> Steckler, Gabriela Sabrina: Estimación de costos ambientales significativos acumulados por la proliferación de edificios en altura en el área central de Resistencia. Resistencia, 2015.

Si bien persisten inconvenientes en materia de tránsito, estacionamiento, seguridad y transporte público, el área central de Resistencia se ha expandido, diversificado y especializado significativamente, posibilitando la generación de nuevas ofertas de servicios de todo tipo e incrementar la atracción general y competitividad de la ciudad y el Área Metropolitana a nivel regional.

Además de la necesaria definición de una estrategia de planificación y gestión para el área central y sus ejes principales, que permita potenciar el proceso que se encuentra en plena evolución, se hace imprescindible evaluar el impacto de nuevos enclaves comerciales (Shopping en construcción en la Av. Sarmiento) y administrativos (ciudad cívica promovida por el Gobierno Provincial en la zona norte) que impactarán significativamente al área analizada en forma directa e indirecta.

Se considera recomendable abordar seriamente el estudio de la centralidad que se materializa con dependencia directa del mercado como una estrategia público - privada, donde además del *“predominio del elemento físico, la contigüidad espacial, la aglomeración física de objetos emblemáticos el poder económico y la dimensión reticular, aborde los vínculos predominantes que resultan inmateriales”*<sup>15</sup> como está siendo reconocido en los centros mundiales de innovación tecnológica, creatividad y mayor impacto económico.

## BIBLIOGRAFIA

- Borges, Julio; Klees, Delia (2007): “La implantación de una peatonal en la ciudad de Resistencia y su impacto sobre los demás tipos de circulación”. 2° Seminario de Políticas Urbanas, Gestión Territorial y Ambiental para el desarrollo Local. IPUR, FAU, UNNE. Resistencia.
- Ciccolella Pablo (2014): *Metrópolis Latinoamericanas. Más allá de la globalización*. Ed. Café de las Ciudades, Buenos Aires.
- Ezquiaga, José María (1998): *Planeamiento Urbano y Comercio*. Actas y Conclusiones de la I Jornada de Comercio Elx, 1998: “El Nuevo Urbanismo Comercial”. En <http://www.futurelx.com/esfera/documentos/jorUrban.pdf>.
- Ferraro, Ariel (2011): “El uso del ferrocarril como transporte público de pasajeros. Ferrocarril Metropolitano. Resistencia, Chaco, Argentina”. Autor: Arq. Ariel Ferraro. Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional del Nordeste; Resistencia. Trabajo de investigación inédito.
- Glaser Edward: *El Triunfo de las Ciudades. Cómo nuestra mejor creación nos hace más ricos, más inteligentes, más ecológicos, más sanos y más felices*. Ed. Taurus. Madrid, 2011.
- Klees Delia y Zabala M. Teresa (2013) *El Impacto Ambiental del Crecimiento Edilicio de Resistencia, Provincia del Chaco*. 5° Seminario de Políticas Urbanas, Gestión Territorial y Ambiental para el desarrollo Local. IPUR, FAU, UNNE, Resistencia.
- Kullock David (2010): *La Planificación ha muerto...¡Viva la Planificación! Revisita al debate sobre Planificación Urbana y las posibilidades de superación*. En *Debates sobre Ciudad y Territorio*. Ed FADU-Nobuko. Buenos Aires.
- Oppenheimer Daniel (2014): *¡Crear o Morir! La esperanza de Latinoamérica y las cinco claves de la innovación*. Ed. Debate, Buenos Aires.
- Roibón María José, Bordenave María Graciela y Scornik Carlos Osvaldo (2012): *Relación entre Áreas Comerciales y Verde Urbano desde la Perspectiva de la Ciudad Actual*. Jornadas Internacionales sobre Urbanismo y Gestión Comercial Campus Universitario “Duques de Soria” de la Universidad de Valladolid. Soria, España.

<sup>15</sup> Op. Cit. Ciccolella Pablo

- Schneider Valeria (2014): Revitalización de distritos centrales. Revista Ciudades N° 103, Puebla, México.
- Borges Nogueira Julio C. y Scornik Carlos O. (2010): “Aproximación a los modelos de predicción del tránsito para la ciudad de Resistencia”. Artículo publicado en Seminario Las Calles y El Espacio Público: Pensamiento, diseño, gestión y realidad. Resistencia, Chaco ISBN 978-950-656-133-8.
- Scornik Carlos O., Scornik Marina y Borges Nogueira Julio César (2012). “Servicios Comerciales en la Región Metropolitana Corrientes-Resistencia y su Estructura Urbana”, Universidad de Valladolid, Soria, España.
- Scornik, Marina; Borges, Julio Cesar (2011). “Localización de Comercios en el Conglomerado Corrientes- Resistencia. Un aporte a la Integración y el Desarrollo desde la Planificación”. XXX Encuentro y XV Congreso de la Asociación de Escuelas y Facultades de Arquitectura Públicas del MERCOSUR, ARQUISUR 2011, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional del Nordeste; Resistencia.
- Scornik, Carlos Osvaldo; Scornik, Marina; Borges Nogueira Julio César (2012): “Ciudades Policéntricas para la Actividad Terciaria del Gran Resistencia, (Prov. del Chaco, Argentina)”. XXI Encuentro y XVI Congreso de Escuelas y Facultades Públicas de Arquitectura del MERCOSUR. Arquitectura y ciudad con compromiso social y ambiental. Universidad de Buenos Aires, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Scornik Carlos O., Scornik Marina y Borges Nogueira Julio César (2012). “Servicios Comerciales en la Región Metropolitana Corrientes-Resistencia y su Estructura Urbana”, Universidad de Valladolid, Soria, España.
- Soijet Mirta, compiladora (2011): Agencia Metropolitana Santa Fe – Paraná. Ed. Universidad Nacional del Litoral. Santa Fe.
- Steckler, Gabriela Sabrina (2015): Estimación de costos ambientales significativos acumulados por la proliferación de edificios en altura en el área central de Resistencia. Tesina de Grado de la Licenciatura en Gestión Ambiental, Facultad de ingeniería, Universidad Nacional del Nordeste. Inédito, Resistencia.
- Villarejo Galende Helena: Modelos de Gestión de Centros Comerciales Urbanos: el auge del modelo BID. Madrid, 2011.