

CÓMO MEJORAR LA MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD EN EL GRAN RESISTENCIA?

Mesa 8: Redes y sistemas de infraestructura territorial. Sesión Regular

Laura Alcalá, María Dora Foulkes, Regina Pérez, Marina Scornik; Paula Valdés, Aníbal Bennato y Walter González.

PI SGCYT C001/08. Espacio público en el Gran Resistencia.

Facultad de Arquitectura y Urbanismo- UNNE

pi_espaciopublico@hotmail.com

RESUMEN

Esta ponencia parte del reconocimiento de la movilidad y la accesibilidad urbanas como condiciones esenciales para la integración socio territorial y para la equiparación de las oportunidades de comunicación, interrelación y acceso a los distintos puntos donde satisfacer las necesidades urbanas. Se entiende que la mejora de estas condiciones en toda área urbana contribuye al ejercicio del derecho a la ciudad de sus habitantes.

En este marco, este trabajo tiene por objetivo plantear una metodología de abordaje para mejorar las condiciones de movilidad y accesibilidad del Área Metropolitana del Gran Resistencia (AMGR) actualmente restringidas, a partir de una primera instancia de diagnóstico, proponiendo una manera de interpretar el problema y una segunda instancia de propuesta, planteando pautas y tipos de intervención a seguir.

El trabajo forma parte de la investigación que se desarrolla desde el año 2009 en el marco del PI SGCYT UNNE C001/08 “*Espacio Público en el Gran Resistencia.*

Diagnóstico y Propuesta para el mejoramiento integral del sistema de calles” (Direc.

Laura Alcalá) y constituye un avance hacia el propósito general de *desarrollar patrones de intervención y pautas de diseño para mejorar la calidad urbano-ambiental del sistema de calles del Gran Resistencia.*

PALABRAS CLAVE

Espacio público- Movilidad- Accesibilidad- Integración socio territorial

1. INTRODUCCIÓN

En el Área Metropolitana del Gran Resistencia (AMGR) las posibilidades de movilidad y accesibilidad están fuertemente restringidas como resultado de procesos de

crecimiento urbano que no siempre tuvieron en cuenta las características del territorio físico de implantación y sus accidentes naturales; la distribución territorial equitativa de las infraestructuras, equipamientos y servicios; ni el acompañamiento de procesos de urbanización mínimos. Se trata de un territorio con fuertes desequilibrios y contrastes entre áreas totalmente urbanizadas y otras *suburbanizadas*; entre un área central colapsada en horas pico como consecuencia de la misma centralidad que ejerce sobre las otras, y otras seriamente aisladas y marginadas. Un territorio funcional único que sin embargo viene siendo gobernado fragmentariamente por los municipios que lo integran, con gestiones que históricamente priorizaron algunas formas de desplazamiento (la movilidad privada por sobre la oferta de transporte público; el espacio vehicular por sobre el peatonal) y algunas vinculaciones en detrimento de otras (favoreciendo la relación con el área central y no la de las áreas periféricas entre sí).

Estas condiciones, empeoran de manera directa situaciones de inequidad socio-económicas preexistentes en una amplia franja social, pero repercuten también en el conjunto de la ciudad, en términos económicos y ambientales y como consecuencia de soluciones alternativas para las que la propia ciudad no está preparada. Así por ejemplo, la ausencia de alternativas de desplazamiento para una población mayoritariamente pobre y alejada de sus fuentes de trabajo y de los equipamientos básicos, que no puede acceder al transporte público y menos aún al vehículo privado, dio lugar a la masificación del uso de motocicletas incrementando los niveles de siniestralidad y conflicto en el tránsito.

El tipo de crecimiento urbano seguido y las políticas urbanas aplicadas hasta el presente, plantean problemas generales, comunes, a toda el AMGR y otros, específicos, cuyo reconocimiento constituye el primer paso para proponer acciones efectivas que permitan revertir en cada caso la manera precaria y desigual con que cada sector de la ciudad forma parte de ésta.

A partir de la identificación y registro de problemas relativos a la movilidad en general y a las condiciones de accesibilidad de los distintos barrios de la ciudad, se trabajó en el análisis de la naturaleza de los mismos y en la escala implicada en ellos.

Una primera propuesta metodológica consistió en distinguir entre *problemas infraestructurales* y *problemas de gestión*, entendiendo entre los primeros todos aquellos relativos a la incompletion y precariedad de las infraestructuras disponibles para

dar cabida en condiciones adecuadas, seguras y dignas a las distintas formas de desplazamiento y entre los segundos, todos aquellos relativos a la mala gestión de los espacios y las infraestructuras disponibles sea por la ausencia de mecanismos de regulación y control de los usos del espacio viario o bien por negligencia o falta de educación vial en la implementación de éstos.

Una segunda etapa consistió en distinguir entre *problemas metropolitanos* que afectan a la movilidad del AMGR en su conjunto, dificultando la accesibilidad a algunos sectores o barrios y cuya solución requiere de acciones de escala metropolitana a nivel de sistema vial primario y *problemas locales* dentro de los que incluimos a aquellos que afectan hacia el interior de determinadas áreas y que impactan fundamentalmente en las condiciones de distribución, irrigación y accesibilidad, así como la relación con el entorno inmediato. Dentro de estos últimos, el caso singular del área central de Resistencia y otros tipificables, como los que presentan los barrios de urbanización espontánea; los conjuntos habitacionales de viviendas colectivas; las tramas tradicionales incompletas; los bordes lacustres y de ríos; etc. En cada una de estas tipologías se precisaron los problemas infraestructurales y de gestión, característicos, que sirvieron de base para la formulación de pautas y tipos de propuestas de intervención.

Los resultados obtenidos se inscriben en una propuesta que responde básicamente a dos nociones conceptuales según las cuales la mejora de las condiciones de movilidad y accesibilidad en un área metropolitana; requiere:

- 1- de intervenciones complementarias entre sí, las que no pasan exclusivamente por la inversión en nueva infraestructura o en la mejora y adecuación de la existente, sino también por la manera de gestionarlas, incluyendo en ello tanto acciones de regulación y control como acciones educativas;
- 2- de intervenciones a distinta escala, a fin de completar una red integral con vías de distinta jerarquía y rol urbano, capaces de asegurar las conexiones largas, de paso a través y al mismo tiempo, las próximas, de irrigación y accesibilidad, teniendo en cuenta en todos los casos la inclusión de las distintas formas de movilidad, pero en función de prioridades definidas por el grado de vulnerabilidad y la sustentabilidad económica y ambiental que ellas representen.

2. SOBRE LA MOVILIDAD Y LA ACCESIBILIDAD

Este trabajo parte del reconocimiento del derecho a la movilidad básica como uno de los derechos fundamentales de la vida urbana, esto es, la posibilidad de libre desplazamiento y circulación hacia los puntos de desarrollo de la vida cotidiana (residencia, trabajo, educación, salud, recreación) de manera económica, segura, digna y en un tiempo de recorrido adecuado. La movilidad constituye un derecho esencial para la satisfacción de las necesidades de conexión que incluyen motivos variados y espacios físicos y temporales diversos¹. En el ejercicio real de este derecho radica uno de los eslabones elementales de la integración socio espacial, mientras que la imposibilidad de ejercerlo constituye una de las formas de discriminación más importantes.

De la movilidad depende la posibilidad de disfrute del conjunto de bienes y servicios ofrecidos por la ciudad, pero su mejora y perfeccionamiento no puede hacerse a cualquier precio dado que deben preservarse similares oportunidades a las generaciones futuras. Esto pone sobre la mesa, la necesidad de garantizar tanto los derechos ciudadanos individuales como los intereses colectivos, de allí que se deba apostar por políticas sustentables de crecimiento urbano, de transporte público y de promoción de medios de movilidad ecológicos.

La movilidad entendida como derecho, requiere de políticas urbanas orientadas al desarrollo de territorios urbanos bien y equitativamente comunicados e irrigados, y al fortalecimiento de la oferta de formas de movilidad más sustentables, saludables y ecológicas: peatón, bicicleta, transporte público, sin excluir a las demás formas de desplazamiento, dado que cada una responde adecuadamente a distancias espaciales y temporales diferentes. El fortalecimiento de formas de desplazamiento alternativas al vehículo privado, requiere de políticas de descentralización territorial de las ofertas urbanas y de la distribución equitativa de equipamientos y servicios, así como de la apuesta por la mixtura y complementación de usos en las distintas tramas urbanas.

La posibilidad de satisfacción del derecho a la movilidad para el conjunto de los habitantes depende de por lo menos tres aspectos esenciales: de la adecuación y complitud de la red viaria y peatonal que ofrece una ciudad; de la relación adecuada entre el costo de los desplazamientos y las condiciones socio-económicas de los habitantes; y de las condiciones de información y conocimiento previos para realizarlos,

¹ Sobre el derecho a la movilidad puede leerse HERCE, Manuel, 2009. *Sobre la movilidad en la ciudad*. Editorial Reverté. Barcelona

dado que es tan importante la existencia de alternativas de recorrido, como la información que el ciudadano tenga respecto de la red disponible, así como de la posibilidad real de afrontar los costos de la movilidad.

Las condiciones de movilidad y accesibilidad en una ciudad se dirimen de manera física en el *espacio público*, en la *continuidad* universal de éste y en su materialización *sin barreras arquitectónicas*.

Desde la concepción de este marco teórico, 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) de manera segura, digna y confortable. Dentro del espacio público la movilidad debe administrarse con *criterios de equidad* en función del mayor número de usuarios y dando *prioridad a los más vulnerables* (peatones, ciclistas) y a los *medios de movilidad, más sustentables*.

3. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD EN EL GRAN RESISTENCIA. TIPOLOGÍAS DE PROBLEMAS

Tomando como referencia las nociones teóricas previamente desarrolladas es posible aseverar que el AMGR no ofrece condiciones de movilidad y accesibilidad básicas y equitativas en toda su extensión urbana. Los principales problemas de movilidad y accesibilidad no sólo radican en la existencia de una red viaria y peatonal incompleta, con tramos de discontinuidad y sub-urbanización sino también, en la existencia de significativas diferencias y desequilibrios entre distintas áreas urbanas. En un trabajo anterior², se han analizado entre las causas que originaron estas condiciones: 1- las relacionadas con la estructura física del sistema de vías y la manera en que éstas se trazaron respecto del territorio natural y del entorno construido; 2- las relativas al proceso de apertura y urbanización del sistema de calles, los criterios y secuencias con que fueron siendo urbanizados los distintos ejes (Alcalá, 2007:); 3- las relacionadas con la manera en que se ha gestionado hasta ahora la movilidad a partir de la infraestructura disponible; y 4- las características propias que adopta la movilidad (medios de movilidad y formas de desplazamiento) en función de los rasgos socio económicos y culturales de los ciudadanos.

² Alcalá, Laura; Foulkes, María Dora; Perez, Regina; Scornik, Marina; Bennato, Aníbal; Brito, Carolina, Sorochin, Juan, y Gonzalez, Walter, 2011. *Condiciones de movilidad y accesibilidad en el AMGR. Análisis y propuestas para mejorar la integración socio-territorial*. XV CONGRESO ARQUISUR. Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad nacional del Noreste. Octubre de 2011.

Problemas de infraestructura.

Las tramas urbanas que coexisten en el AMGR a las que nos referiremos más adelante, son producto de procesos de ocupación del suelo que no siempre respondieron a una planificación previa y la red viaria disponible ha sido en la mayor parte de los casos resultado de procesos de urbanización incompletos y de decisiones de política urbana que privilegiaron sistemáticamente la centralidad del Municipio de Resistencia respecto de los demás municipios integrantes del área metropolitana³ y del área central, fundacional, de Resistencia respecto de las sucesivas expansiones periféricas.

En este contexto existen tipologías de problemas generales relacionados con la interconexión básica de cada sector de la ciudad con el conjunto metropolitano, que por tratarse de distancias largas, están más relacionados con la posibilidad de movilidad en automóvil y con la oferta de transporte público metropolitano y otros locales o específicos, relacionados con la posibilidad de irrigación y accesibilidad a cada sector, así como la posibilidad de interrelación de cada sector con su entorno inmediato, los que están relacionados con la accesibilidad vehicular pero también y fundamentalmente con los desplazamientos a pie o en bicicleta .

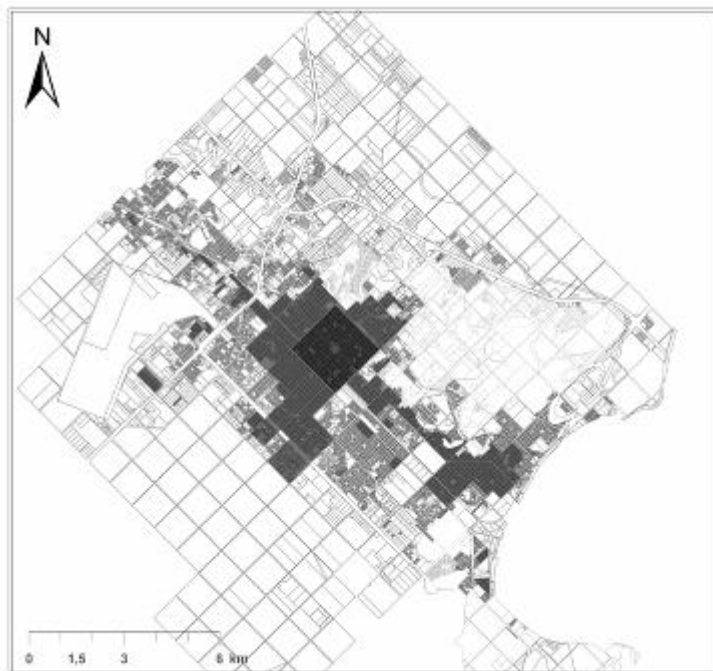
Por el tipo de desarrollo urbano del AMGR, para comprender los problemas generales, es preciso hacer referencia en primer lugar a las situaciones específicas locales, dado que ellas son resultado de las formas producción de suelo urbano que le dieron origen, constituyendo distintas tipologías de tramas que presentan determinados déficit y problemas pero también oportunidades diferentes de reversión de éstos.

a- Sectores que presentan una trama ortogonal altamente regular de 100 x 100, correspondientes al cuadrante fundacional de Resistencia, a los centros históricos de los demás Municipios, así como a la extensión por contigüidad alrededor de éstos y hasta donde los accidentes naturales lo fueron permitiendo, como el río Negro y su sistema lacustre. Este tipo de trama se ha caracterizado por el proceso de urbanización y edificación progresivo, es la que presenta mejores estándares dimensionales de espacio público (calles de 20m, avenidas de 30 m de ancho, con calzadas en general de 8m y aceras de 6m) y en general, también, la que presenta mejores estándares de urbanización. Dentro de los sectores que presentan este tipo de tramas, es posible

³ En este trabajo consideramos como Área Metropolitana a los municipios de Resistencia, Fontana, Barranqueras y Puerto Vilelas; en este caso, nos circunscribimos al territorio que comparte una misma mancha urbana en la que existe una indiscutible continuidad física y urbana.

diferenciar claramente, el correspondiente al área central de Resistencia de los demás. La primera ofrece una red viaria y peatonal completa, que da acceso a la mayor, mejor y más variada oferta de equipamientos educativos, comerciales, administrativos, recreativos y culturales, ejerciendo una dependencia cuasi obligada del resto del AMGR hacia ella, reforzada por la convergencia hacia ella del conjunto de líneas de transporte público. Esta fuerte atracción cotidiana produce el colapso de la red en horas pico y significativos problemas de retención en el tránsito. Respecto de la calidad de la red peatonal, el mayor problema consiste en la presencia frecuente de barreras arquitectónicas (desniveles en aceras, ausencia de rampas, invasiones sobre el espacio público, etc).

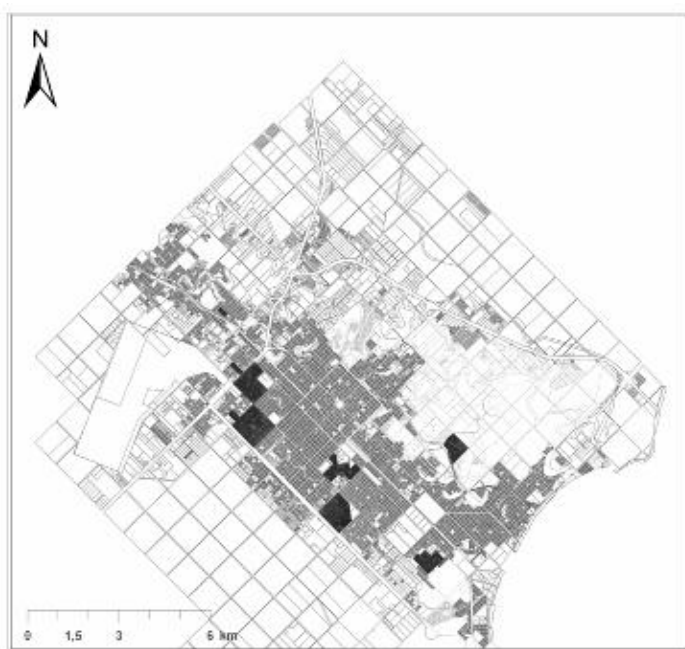
Fuera del área central, el resto de sectores que cuentan una trama de este tipo, presenta una red viaria en proceso de pavimentación y una red peatonal incompleta, con presencia de aceras no urbanizadas y barreras arquitectónicas. En estos casos, no existen problemas de tránsito, debido a la sub-utilización de las calles disponibles, aunque sí problemas de alta siniestralidad como en el caso anterior



Localización del área central del AMGR y de la extensión de la trama ortogonal tradicional.
Fuente: Consulta SIG IIDVi. FAU.UNNE

b- Sectores que presentan tramas singulares correspondientes a grandes conjuntos habitacionales producidos por el Estado hacia finales de los 70, en los que las viviendas

colectivas fueron resueltas en bloques dispuestos de acuerdo a una ordenación propia, sin seguir la estructura tradicional del damero y donde las circulaciones peatonales y vehiculares fueron segregadas y diferenciadas. Estos sectores presentan un alto deterioro a nivel de espacio público, fundamentalmente en lo que respecta a la red peatonal y a los espacios de circulación colectivos, así como en relación a los espacios libres ocupados y privatizados para estacionamientos. Estos conjuntos además, históricamente, presentan problemas de integración con sus entornos inmediatos al no brindar continuidad a las calles del entorno. Si bien cuando fueron urbanizados, incluyeron la pavimentación de los ejes de circulación vehicular, éstos se encuentran en alto grado de deterioro



Localización de tramas singulares correspondientes
a Grandes Conjuntos Habitacionales
Fuente: Consulta SIG IIDVi. FAU.UNNE

Conjunto de viviendas colectivas

c- Sectores que presentan una trama ortogonal de manzanas en banda de entre 44 y 48m de ancho x 100m o más de largo, resultante de los desarrollos habitacionales producidos por el Estado a partir de los 80, basados en un modelo de baja densidad, de viviendas individuales en lote propio. Estas tramas se caracterizan por presentar calles de menor ancho, con calzadas de tierra y red peatonal mínima de 0,60 a 1 m de ancho, sin continuidad en las esquinas y con una única conexión a algún eje viario que garantiza su accesibilidad mínima desde cualquier punto del AMGR. En estos casos, los problemas principales radican en el aislamiento (producido por la lejanía de la localización, la dependencia de su accesibilidad a un eje generalmente de tierra y no siempre transitable, la reducida oferta de transporte público) y en la discontinuidad de la

trama respecto de los barrios vecinos (por presencia de calles no abiertas, cambio de direccionalidad respecto de las calles del entorno, los bajos estándares de urbanización: calles de tierra sin mantenimiento, la red peatonal reducida antes referida, sin continuidad en las esquinas).

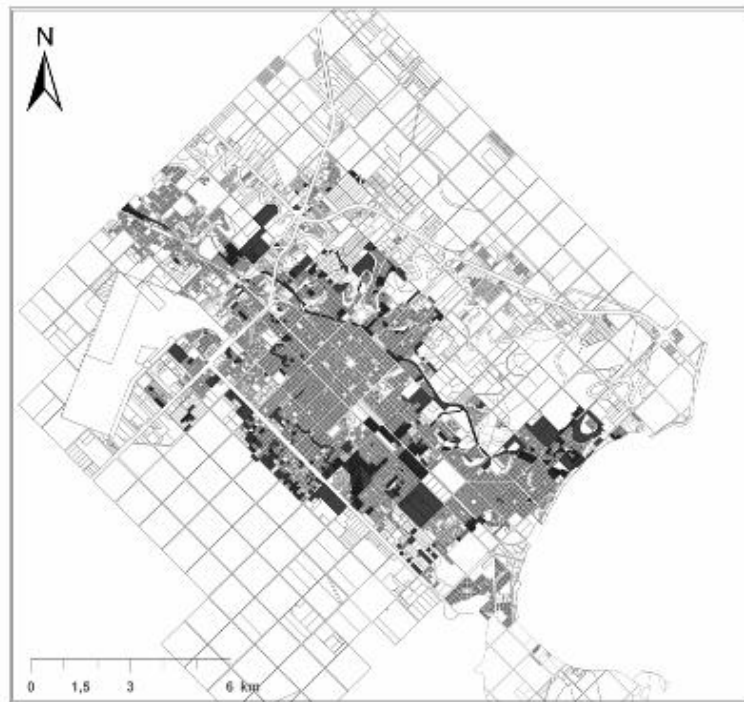


Localización de tramas ortogonales correspondientes a conjuntos de viviendas individuales en lote propio.
Fuente: Consulta SIG IIDVi. FAU. UNNE

d- Sectores de *tramas irregulares* producidas como resultado de procesos de ocupación ilegal del suelo entre los que se diferencian una primera generación de asentamientos de tramas muy irregulares producidas en intersticios y áreas en general altamente vulnerables de la zona norte (bordes de lagunas y del río Negro) y una nueva generación de asentamientos, de tramas altamente regulares que reproducen el modelo implementado por la política de vivienda (c), localizados en general próximos a los conjuntos desarrollados por el Estado.

En estos casos los mayores problemas radican en la discontinuidad de las calles hacia el interior de los asentamientos y hacia los barrios vecinos, en los anchos irregulares y en muchos casos insuficientes de vías, en la precaria urbanización de éstas: de tierra y en mal estado de conservación. En general en estas tramas la red peatonal es espontánea y la transitabilidad vehicular no está garantizada. Estos sectores aún en los casos más regulares, en los que es más fácil resolverlo, requieren de procesos de regularización de trazas, de relocalizaciones de viviendas para poder producir aperturas de calles faltantes, etc. En muchos casos debido a la avanzada consolidación de las edificaciones ya no es

posible pensar en relocalizaciones y sí, en sistema alternativos de vías peatonales y de menor ancho.



Localización de tramas irregulares en el AMGR.

Fuente: Consulta SIG IIDVi. FAU.UNNE

Esta diversidad de tramas⁴ coexiste de manera yuxtapuesta sin que sus calles tengan continuidad entre sí. Esto es resultado de operaciones independientes, producidas sin criterios de contigüidad y de integración urbana por lo que en muchos casos además aparecen aisladas, rodeadas de suelo vacante.

Barreras infraestructurales. Fruto de un proceso de crecimiento expansivo, no planificado, estas tramas además se ubican en muchos casos, más allá de grandes infraestructuras que en su momento fueron pensadas como límites urbanos (como los sistemas de defensas, las rutas nacionales, canales de desagües pluviales, etc.) lo cual empeora las condiciones de accesibilidad. Este tipo de infraestructuras, básicamente de desarrollo lineal y especializado actúan como importantes barreras que no permiten la existencia de cruces transversales con la frecuencia que la actividad urbana lo requiere. Ejemplo de estas son: el canal pluvial de la Av. Soberanía Nacional, la Ruta Nacional N° 11, la Autovía Nicolás Avellaneda, determinados tramos de la línea del Ferrocarril Belgrano, el sistema de defensa del río Paraná y el sistema de defensa provisoria del río Negro.

⁴ Un estudio más exhaustivo de estas tipologías puede leerse en ALCALÁ, L, 2010

Algunos de estos casos plantean una relativa fácil solución como el primero, en la medida que admite la inclusión de puentes vehiculares y peatonales. En otros casos, como los cruces de ruta y autovía requieren de diseños especiales (por las diferencias de cotas), la necesidad de no interferir recorridos de distinta naturaleza (interprovinciales y locales) y de establecer adecuadamente salidas y entradas teniendo en cuenta el cambio de velocidades. En otros casos, como en el de las defensas, requiere fundamentalmente asimilar las diferencias de cotas y la posibilidad de lograr permeabilidad funcional de un lado al otro, lo cual supone resolver una muy compleja situación.



Barreras sin resolver en el Área Metropolitana (Vías del ferrocarril Belgrano- Canal de desagüe pluvial del sector sur).

Bordes lacustres y de ríos. Las tramas reseñadas en muchos casos además, han avanzado sin adecuación alguna sobre los accidentes naturales (sistema lacustre del río Negro, ríos Negro y Arazá, bajos y humedales). En general, estos espacios naturales fueron fragmentados por el mismo catastro y sus bordes ocupados por la propiedad privada, sin que existan vías perimetrales que permitan la accesibilidad pública a ellos. En general, en estos sectores, las calles mueren sin solución de continuidad, o bien fragmentan el espacio natural. Por lo general también, como resultado de los procesos de urbanización precarios, las vías que llegan hasta ellos presentan condiciones de vulnerabilidad hídrica y ambiental.



Bordes del Río Negro Foto: Aguirre Madariaga



Laguna Prosperidad. Foto: Aguirre Madariaga

Como resultado de este tipo de crecimiento, el proceso de apertura y urbanización de la red vial no siguió criterios de expansión y consolidación progresiva del territorio ocupado, sino que se ciñó a los procesos de urbanización antes señalados, razón por la cual la comunicación general metropolitana depende de unas pocas vías que garantizan una conectividad mínima y que coinciden con los grandes ejes sobre los que se apoyó el desarrollo de la actividad metropolitana.

Ejes emblemáticos. Existen algunos ejes que históricamente contribuyeron al desarrollo de la comunicación metropolitana y al desarrollo particular de los municipios, tales como la Avenida Castelli que conecta el Municipio de Resistencia con Barranqueras y Puerto Vilelas y sobre el que se apoyó el primer crecimiento de la zona sur; la Avenida Alvear que conecta los Municipios de Resistencia y Fontana; las Avenidas Eva Perón y San Martín que estructuraron el crecimiento del Municipio de Barranqueras y la conexión con Corrientes; la Avenida Sabín que estructuró el primer crecimiento de Resistencia hacia el norte. Estos ejes, además de ser vías esenciales de comunicación y por tanto ser utilizados para el tránsito rápido, son los principales ejes comerciales de estas zonas del AMGR y están exigidos permanentemente por la circulación urbana peatonal, ciclista, de motocicletas y transporte público. Otro de sus rasgos distintivos es que fueron resueltos a una cota en general más elevada que sus entornos urbanizados dado que con ello se persiguió el objetivo de garantizar la movilidad a pesar de los episodios de inundación que afectaban a la ciudad.

Se trata así de ejes de referencia metropolitana, de intenso tráfico, cuya complejidad funcional radica fundamentalmente en la superposición de transportes pesados y livianos, las circulaciones de paso y la circulación local de distribución e irrigación.

Plantean en sí mismos la contradicción de ser para las áreas que sirven, el principal eje de comunicación y desarrollo pero también la gran barrera urbana y peatonal para la relación urbana transversal a ellos (Alcalá y otros, 2011).

Avenidas de borde de chacra o macromalla. En las posibilidades de comunicación metropolitana y de accesibilidad al conjunto de áreas dispersas ocupadas, tienen un papel fundamental, además de los ejes descritos, las avenidas previstas como bordes de chacra⁵, las que permiten configurar una macromalla de comunicación más allá de la discontinuidad de las tramas al interior de cada chacra. A partir de la discontinuidad existente entre las tramas descritas, estas vías de borde cobraron un rol fundamental en

⁵ Catastralmente, superficies cuadradas de 100has que conforman una macromalla.

la comunicación metropolitana (Alcalá, 2010) y en los últimos años ha habido importantes inversiones tendientes a urbanizar estas avenidas, mejorando ostensiblemente la accesibilidad al interior de las chacras implicadas. Sin embargo, existen áreas donde la misma topografía hace inviable la apertura y prolongación de estas vías como es el caso de las áreas vecinas al río Negro donde la urbanización avanzó indiscriminadamente sobre el sistema lacustre.

Problemas de gestión

Los problemas descritos hasta aquí tienen relación con la incompletion e inadecuación de la infraestructura vial y peatonal disponible, sin embargo, existe otro tipo de problemas vinculados a la **gestión de dicha infraestructura**.

Gestión de la movilidad metropolitana. La movilidad metropolitana no fue hasta el presente, objeto de planificación conjunta entre los cuatro municipios considerados, ni objeto de reflexión sistémica e integral. La gestión de la infraestructura disponible se realiza *por municipios* respondiendo coyunturalmente a las urgencias que plantean las retenciones y siniestralidad cotidianas. Las medidas tomadas al respecto consisten en la inclusión de semáforos, lomos de burro en cruces críticos, control del uso de cascos pero no por ejemplo, campañas de educación vial y de previsión de accidentes.

El crecimiento desmedido de la ciudad en extensión no fue acompañado tampoco de políticas conjuntas de ampliación y mejora de la oferta de líneas de transporte público. Tampoco hasta el presente el transporte público fue pensado complementariamente por ejemplo entre buses y tren metropolitano, ni con otras formas de movilidad como la bicicleta. El transporte público estuvo siempre pensado subsidiariamente a los demás medios de movilidad y no gestionado como una política masiva de movilidad que desaliente el uso del vehículo privado y que ofrezca condiciones de desplazamiento más seguras y económicas.

Este estado de situación, sumado al notable incremento del parque automotor y de motocicletas⁶, a partir de la facilitación de su compra y de la ineficiencia y alto costo del transporte público, ha generado el caos en el tránsito con altos índices de siniestralidad.

Por su parte, la alta precariedad socioeconómica que padece un importante sector social que vive de la recolección de cartones y residuos, ha contribuido a que persistan formas

⁶ En agosto de 2011, los patentamientos llegaron hasta las 79.826 unidades, registrando un aumento interanual superior al 39%. En el acumulado del año, en tanto, las ventas minoristas crecieron un 32%, y alcanzaron los 596.000 vehículos. Fuente: fortunaweb.com.ar

de movilidad como los carros tirados por animales que debieran ser sustituidas por ser incompatibles con la circulación masiva de vehículos de variado porte, así como por tratarse de inaceptable trabajo infantil, siendo menores de edad quienes los conducen.

A estas condiciones se suma la falta de educación vial y la escasa cultura ciudadana en relación a las normas universales de convivencia en el espacio público y de regulación del tránsito, sin que el Estado ejerza un rol activo en la reversión de prácticas que subvierten las normas elementales frente a las luces de un semáforo o frente a la prioridad de paso en las esquinas.

Pero esta falta de educación vial no se restringe a los ciudadanos, abarca también a los funcionarios de los demás organismos del Estado provincial que realizan acciones sobre el sistema de calles. Así por ejemplo, el tráfico de la ciudad se enfrenta cotidianamente a cortes en calles por reparaciones, por accidentes o por manifestaciones sociales, mal señalizados y mal reconducidos. El Estado además hace un uso discrecional del espacio público como si fuera propietario del mismo, desconociendo los principios elementales de derecho a la movilidad y de su obligación de garantizarlo.

4. PAUTAS DE INTERVENCIÓN PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD EN EL AMGR

Los problemas identificados en las condiciones de movilidad y accesibilidad del AMGR son, como se ha podido observar de distinta naturaleza y complejidad. La identificación y tipificación de estos problemas, permite y vuelve aconsejable acciones de mejoras específicas. Unas orientadas a la mejora general de las condiciones metropolitanas y a la equiparación de oportunidades de conexión e intercambio con aquellos puntos donde habrán de satisfacerse necesidades que no pueden ser satisfechas en el entorno del mismo barrio donde se reside. Otras orientadas a conseguir niveles admisibles de urbanización básica que garanticen la accesibilidad y la posibilidad de integración con los barrios próximos, lo que constituye una plataforma necesaria para facilitar la integración territorial a nivel barrial.

Lineamientos para acciones infraestructurales

A nivel metropolitano, a partir de lo expuesto consideramos prioritario:

1- completar y urbanizar la red primaria constituida por la macromalla o avenidas de bordes de chacras; adecuar al uso urbano las rutas o grandes vías nacionales que atraviesan el área urbanizada y que actualmente imponen su propia lógica de carretera⁷ y convertir la traza de las defensas provisoria del río Negro en un eje de vertebración del sector norte de la ciudad.

2- planificar, diseñar y resolver la estructuración urbana de las áreas de nuevo crecimiento como en el presente, el área norte. En este caso, es imprescindible incluir nuevos puentes de cruce sobre el río Negro, prolongar vías que conecten la mancha urbana consolidada de la ciudad y el área norte y resolver los cruces perpendiculares a la Autovía Nicolás Avellaneda.

3- realizar proyectos especiales orientados a superar –fundamentalmente en aquellos puntos más urbanizados- las barreras producidas por las grandes infraestructuras, tal es el caso de la ruta antes señalada, de la Ruta Nacional N° 11, del Canal de Desagüe pluvial de la Av. Soberanía Nacional.

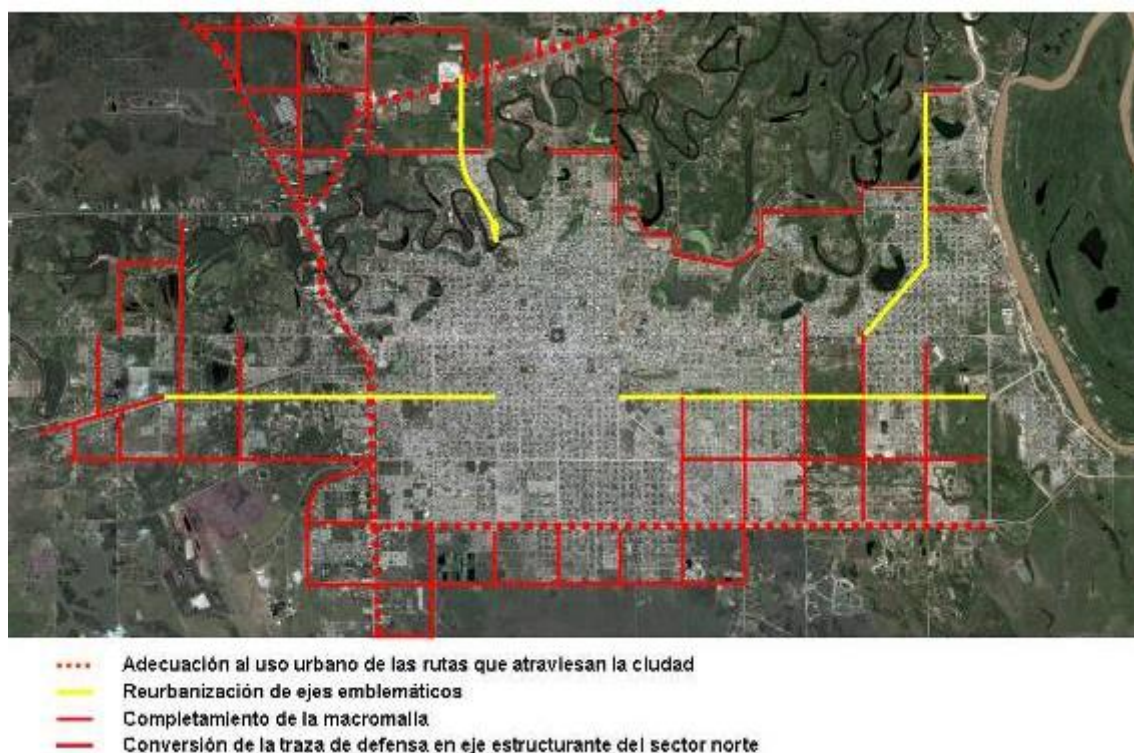
4- desarrollar proyectos especiales destinados a reurbanizar y adecuar el diseño de los ejes emblemáticos metropolitanos, dando prioridad a su doble condición de conectores metropolitanos y estructurantes urbanos. En este caso, ejes como la Av. Eva Perón y San Martín de Barranqueras, o la Av. Alvear de Resistencia y Fontana, deben ser objeto de intervenciones que los cualifiquen desde el punto de vista urbano, incluyendo en ellos espacios peatonales, forestación y reforzando los cruces transversales. Se trata de ejes centrales en el funcionamiento y desarrollo de estos municipios y en consecuencia su formalización positiva puede impactar positivamente en la regeneración de todo el entorno⁸.

⁷ En este punto, pueden tenerse en cuenta algunos los principios desarrollados en Alcalá L., 2004 *Hacia la asimilación de las vías segregadas en el ámbito urbano*. Tesis Doctoral Universidad Politécnica de Cataluña. Barcelona, 2004

⁸ Pueden oficiar de intervenciones de referencia en este sentido la Vía Julia o la Rambla del Prim en Barcelona.



Esquemas de localización de intervenciones a nivel metropolitano. Fte. Elaboración propia



Identificación de tipos de intervención a nivel metropolitano. Fte. Elaboración propia

A nivel local, se requiere de acciones específicas para cada tipo de trama previamente caracterizada, mientras en unos casos las acciones se centran en la reducción de las

barreras arquitectónicas como en el caso del área central de Resistencia en otras, se centran en el completamiento de la urbanización, y en otras en la regularización de la trama y su urbanización. Además de estas acciones específicas, otro tipo de acciones prioritarias es aquella destinada a actuar en los bordes de las tramas con el fin de producir las continuidades inexistentes entre ellas.

1- Acciones sobre la trama tradicional del área central. Supresión de barreras arquitectónicas. Completamiento y continuidad de la red peatonal o aceras. Resolución coherente y universal de cruces urbanos.

2- Acciones sobre tramas tradicionales incompletas. En este caso debería continuarse la política desarrollada en los últimos años por el Municipio de pavimentación de calles a fin de completar la pavimentación de toda la trama e impulsar el mejoramiento de la red peatonal. Resolución coherente y universal de cruces urbanos.

3- Acciones sobre tramas singulares correspondientes a conjuntos de viviendas colectivas de fines de los 70. Reurbanización de los espacios vehiculares, resolución colectiva de estacionamientos. Intervenciones de mejora y mantenimiento en la red peatonal: mejores condiciones de seguridad, de iluminación, supresión de barreras arquitectónicas y readecuación de los sistemas circulatorios verticales a la movilidad universal, ya que estos conjuntos no tuvieron en cuenta el desplazamiento de personas con dificultades motrices.

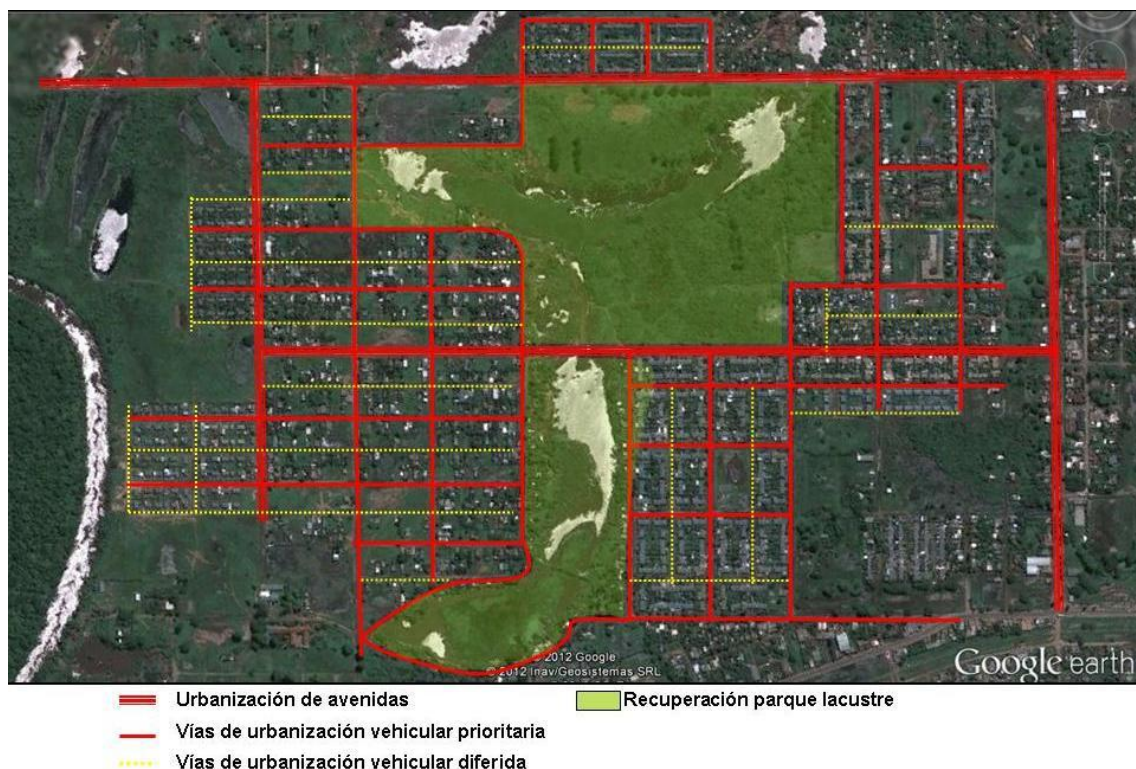
4- Acciones sobre tramas ortogonales correspondientes a conjuntos de viviendas individuales en lote propio, construidos a partir de los 80. Dado el enorme consumo de suelo en vías de esta modalidad de urbanización⁹, y la imposibilidad de mejorar a corto plazo la urbanización de todas ellas se considera necesario establecer ejes prioritarios para la circulación vehicular en función de su capacidad de conexión con otros barrios y de la mejora de las condiciones de accesibilidad para desarrollar la urbanización de ellas de acuerdo a estándares básicos, ésto es, pavimento y red peatonal completa. Mientras en las restantes vías debería completarse la red peatonal y garantizarse condiciones de transitabilidad permanentes aunque fueran calles de tierra.

5- Acciones sobre tramas irregulares correspondientes a urbanizaciones espontáneas. Estos sectores requieren, como primera medida, procesos de regularización de trazas, que pueden exigir en los casos donde no es posible resolver una accesibilidad mínima domiciliaria, relocalizaciones de viviendas y diseños especiales de las calles y de la red

⁹ Demostrado en Alcalá 2010 op cit.

peatonal con el fin de garantizar principalmente la continuidad y transitabilidad en toda su extensión. Y fundamentalmente también fortalecer la permeabilidad e interrelación con los barrios del entorno. Teniendo en cuenta el alto grado de consolidación de las edificaciones de muchos asentamientos, es preciso en muchos casos desarrollar tipologías de calles no convencionales tales como calles de convivencia, peatonales con posibilidad de circulación de ambulancias o bomberos en casos de necesidad, etc

6- Acciones sobre *bordes lacustres y de ríos*. A partir de las acciones de carácter metropolitano de recuperación del dominio público de los bordes de lagunas y ríos, deberían desarrollarse proyectos de vías de perimetrales a estos sitios de interés natural y paisajístico que, conectadas al resto del sistema de calles, aseguren la accesibilidad y las posibilidades de recorridos, tratando de preservar las zonas con presencia de agua superficial (cavas humedales o pequeñas lagunas) en el territorio urbanizado para destinarlas a usos de espacios libres y zonas verdes, combinadas con usos de ocio, deportivos, recreativos, etc. adoptando los criterios recomendados por la Comisión RAMSAR¹⁰.



Ejemplificación del criterio de urbanización de vías propuesto (puntos 4, 5 y 6)

7- Reurbanización de ejes emblemáticos.

¹⁰ Convención Internacional de los Humedales, RAMSAR, Irán, 1971.

Al ser vías esenciales de comunicación y al mismo tiempo ejes estructurantes de la actividad social y comercial de los barrios que atraviesan, estos ejes requieren de proyectos de reurbanización que permitan reordenar el intenso tráfico que poseen (transportes livianos y pesados) y volver estas infraestructuras amigables y urbanizadas para el peatón, con resolución de cruces transversales frecuentes, inclusión de red peatonal de calidad, etc.

Lineamientos para mejorar la gestión

Un cambio radical necesario para modificar las condiciones de la movilidad metropolitana pasa en primer lugar por la decisión política de institucionalizar un espacio de gestión compartida entre los municipios que integran el AMGR. Este espacio debería tener a su cargo:

a- el desarrollo de un **Plan de Vías**¹¹ conducente a definir las obras necesarias, nuevas vías y adecuación de vías existentes, para completar un sistema de interconexión metropolitana y con la ciudad de Corrientes, rápido y eficiente, incluyendo tanto el desarrollo de grandes obras como la Variante de la Ruta N° 11, como una red metropolitana de bicisendas, así como el necesario incremento de los estacionamientos urbanos, etc. (Alcalá, 2004)

b- el desarrollo e implementación de un **Plan de Gestión de la movilidad metropolitana**, en el que se administre coherente y solidariamente el sistema de calles disponible; en el que se gestione de manera conjunta la oferta de transporte público y su progresiva mejora; se unifiquen los criterios de regulación de las licencias de conducir, de taxis, remises, etc., se estudie la manera más idónea de resolver la organización de la circulación motociclista, etc.

Esta gestión metropolitana debería perseguir tres principios fundamentales: 1- la mejora de la accesibilidad a las áreas más aisladas para propender a su inclusión socio-territorial; 2- el incentivo del uso masivo del transporte público y de los medios de movilidad más económicos, ecológicos y saludables (peatonal y ciclista); 3- el desarrollo de la educación vial y cultura cívica-ciudadana. Esto último, tanto a nivel ciudadano considerando las distintas edades de los sujetos que hacen uso del espacio público como a nivel de los técnicos, funcionarios y empleados del Estado con participación directa en la administración del espacio público. Este sería el primer paso,

¹¹ A modo del desarrollado en Barcelona en el año 1986.

anterior a cualquier otro, para aprender a usarlo de la manera más eficiente, responsable y ordenada posible. El paso siguiente sería apuntar a la gestión inteligente de las infraestructuras con el fin de mejorar la capacidad de la infraestructura disponible y los tiempos de recorrido.

BIBLIOGRAFÍA

ALCALÁ, Laura, 2004. *Hacia la asimilación de las vías segregadas en el ámbito urbano. El caso de las Rondas de Dalt y del Litoral en Barcelona. Tesis Doctoral..* Director. Dr. Arq. Francesc Peremiquel Lluch. Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio. Universidad Politécnica de Catalunya. ISBN: 84-689-1962-4. DL B.28689-2005 *Publicación digital* en la Red TDX. Acceso directo: [www.tdx.cesca.es / TDX_0411105_133002](http://www.tdx.cesca.es/TDX_0411105_133002)

ALCALÁ, Laura, 2007. “DIMENSIONES URBANAS DEL PROBLEMA HABITACIONAL. El caso de la ciudad de Resistencia, Argentina”. Revista INVI, del Instituto Nacional de la Vivienda de Chile. Vol.22. N° 59 , P 35 a 68 Mayo de 2007. ISSN 0718-1299

ALCALÁ, Laura, 2010. “PANORAMA DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL GRAN RESISTENCIA. POSTALES DE LAS DIFERENCIAS Y DE LA INDIFERENCIA”. Ponencia presentada al 1º SEMINARIO LAS CALLES Y EL ESPACIO PÚBLICO. Pensamiento, diseño, gestión y realidad. Organizado por el PI SGCyT C001/08. y la FAU-UNNE, 23 y 24 de septiembre de 2010. Publicado en soporte electrónico (CD) ISBN 978-950-656-133-8

ALCALÁ, Laura; FOULKES, María Dora; PÉREZ, Regina; SCORNIK, Marina; VALDÉS, Paula; BENNATO, Aníbal; BRITO, Carolina; SOROCHIN, Juan; GONZÁLEZ, Walter, 2011. Condiciones de Movilidad y Accesibilidad en el AMGR. Análisis y Propuestas para mejorar la integración socio-territorial. “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. Octubre de 2011. ISBN 978-987-27086-3-4.

HERCE, Manuel, 2009. Sobre la movilidad en la ciudad. Editorial Reverté. Barcelona