

# Presentación: Resistencia, Chaco - Argentina: estudios de movilidad cotidiana



## *Presentation: Resistencia, Chaco - Argentina: Daily Mobility Studies*



Celmira Esther Rey

Instituto de Geografía, Facultad de Humanidades, Universidad Nacional del Nordeste, Argentina

### Introducción

Durante el presente siglo, en gran parte del mundo se profundiza el fenómeno del crecimiento acelerado de la población urbana y de las variaciones a las que se ven expuestas las ciudades en su emplazamiento, estructura y funcionamiento. Aproximadamente 9 de cada 10 argentinos habita en un área definida como urbana, lo que ubica a nuestro país entre los más urbanizados del planeta. Asociada a este alto nivel de urbanización se encuentra otra característica distintiva: la alta concentración de la población en un único asentamiento urbano. Efectivamente, en la aglomeración Gran Buenos Aires habita aproximadamente un tercio de la población del país. Al alto nivel de urbanización se suma un alto grado de concentración de la población (Bertoncello, 2011). Esta es una idea gravitante en el Chaco, ya que la ciudad capital, concentraba en el 2010 el 28 % de la población de la provincia, porcentaje que se eleva al 36% (INDEC, 2010) si se considera toda el área metropolitana, conocida como el Gran Resistencia, que involucra a los municipios de Fontana, Resistencia, Barranqueras y Puerto Vilelas. Pero ello no resulta un problema significativo sin otros fenómenos asociados, como el constante aumento de la distancia entre los lugares de residencia y trabajo, el incremento del tránsito vehicular y su influencia sobre las pautas que rigen los desplazamientos de las personas (dirección, frecuencia, costos, modos) según tipo de transporte, la poca adecuación de la redes viarias, el escaso cumplimiento de la normativa específica, y mecanismos de control que supervisen el accionar de los usuarios de la vía pública, entre las cuestiones más relevantes.

El espacio urbano, entendido como una acción antrópica en el devenir del tiempo, actúa como soporte de un conjunto de relaciones entre los elementos físico - naturales y humanos que lo componen. Considerando lo enunciado, es oportuno señalar que la expresión de *justicia espacial o territorial*, brega por un lugar donde se debe propender a la búsqueda del ejercicio efectivo de ciudadanía en el marco del derecho de una ciudad sustentable, con el desafío de alcanzar metas sociales que permitan vivir con bienestar. Cabe señalar que los avances logrados en las políticas de transporte, al incluir otros motivos de traslados (ir a trabajar o estudiar), e integrar otros modos de transporte existentes, deben complementarse con políticas públicas referidas a planificación urbana integral, con dotación de infraestructuras y de transportes socialmente sustentables para los habitantes del lugar de referencia.

Un acontecimiento espacial determinado es producto de una multiplicidad de factores que interactúan entre sí, y modelan de modo particular, cada uno de los sitios de nuestro extraordinario planeta. La ciudad vista desde esta perspectiva, apunta a focalizar estudios a partir de los componentes que estructuran y dan funcionalidad a la movilidad cotidiana de la población. El tratamiento de estas temáticas estimula el interés científico académico, como en este caso y, el de diversos sectores de la sociedad, en virtud de la incidencia crucial en las actividades diarias de las personas. Algunos de los aportes de la perspectiva relacional en el análisis del territorio, están vinculados con la capacidad para plantear las escalas de las prácticas sociales como construcciones sociales y no como niveles escalares fijos, que confinan las prácticas de los actores; en sostener una mirada extrovertida de los lugares y, en poner en cuestionamiento el determinismo tecnológico en relación con las transformaciones territoriales (Massey, 2005). Las redes son un elemento privilegiado en esta perspectiva relacional, donde se analizan cuestiones tales como la inclusión y la exclusión, la fragmentación y la articulación, la circulación y el control, la fluidez y la viscosidad, la hipermovilidad y la inmovilidad, la cercanía y la lejanía, la presencia y la ausencia (Blanco, 2009). Se trata, por lo tanto, de comprender los factores interactivos incidentes en el estado de funcionamiento de la fluidez circulatoria durante la manifestación de los desplazamientos diarios que efectúan las personas en su espacio de vida urbano.

## **La situación geográfica de Resistencia y su relación con el sistema de vías de comunicaciones y transportes**

En la actualidad, desde la perspectiva geográfica, los pilares analíticos que sustenten cualquier tipo de investigación e intervención socio territorial, deberían reconocer, en primera instancia, la necesidad de revisar la perspectiva o el posicionamiento epistemológico desde donde se abordan los conceptos y las adhesiones teóricas que se implementan. Es así que nociones como localización y usos del suelo, entre otras, adquieren contenidos altamente complejos y dinámicos, máxime aun cuando se los estudia con temáticas relacionadas con la configuración de un territorio cambiante, heterogéneo, en continua transformación en virtud de las circunstancias sociopolíticas y en íntima interacción con la naturaleza propia del lugar donde estos se insertan. Se advierten en la profusa literatura actual, líneas de pensamiento y producción del conocimiento que pretenden dar prioridad al análisis de las interrelaciones que se ponen en juego, más que a la relación en sí misma (Rey, 2011).

Dentro del marco histórico nacional, con apenas 64 años de vida institucional, el Chaco es una de las provincias recientemente integrada a la conformación territorial de la República Argentina, merced a la existencia de rutas que constituyen un significativo elemento de integración territorial con conexión a nivel nacional, regional y local, con enlace de rutas nacionales (Números: 11, 16, 89 y 95). El emplazamiento de las líneas férreas (Belgrano), junto con la promoción de la inmigración, en su momento, efectuaron la penetración al desierto verde habitado por tribus originarias, imponiendo en forma definitiva la efectiva ocupación del territorio y su incorporación a la estructura política, económica y social de la Nación Argentina. Luego, junto a las rutas provinciales (Números: 9, 90 y 94) definieron la dinámica sistémico-funcional urbano vial, tanto a nivel de la circulación, como de la localización de las poblaciones y la activación productiva de la provincia.

Por su posición geográfica, la ciudad de Resistencia, capital de la provincia del Chaco, se halla en una situación estratégica privilegiada destinada a ser el centro geopolítico de todo el norte del país. Se ubica en el corredor que une los océanos Pacífico y Atlántico: con Chile y Brasil, a través de su enlace con la Ruta Nacional N° 16, y con Paraguay,

pasando por la provincia de Formosa, por medio de la Ruta Nacional N° 11. De este modo, desde el punto de vista macro, se presenta la traza de las dos rutas nacionales (N° 16 y N° 11), que se conectan con rutas provinciales en distintas escalas jurídico - administrativas de alcance nacional e internacional. En el caso particular de la Ruta Nacional N° 11, su existencia cobra una importancia superlativa, por enlazar sectores de la ciudad de Resistencia, y por ser la única arteria con sentido Norte - Sur, que une la región del NEA con los centros de mayor dinamismo económico social del país: Buenos Aires y Santa Fe. La ejecución de la obra vial del tramo de autovía Resistencia - Corrientes (capital), sobre la Ruta Nacional N° 16, inaugurada entre 2006 - 2007 agilizó notablemente la circulación entre ambas ciudades. Y desde el año 2010, también sobre la Ruta Nacional N°16, se iniciaron las obras de la futura autovía Resistencia - Sáenz Peña, con ensanchamiento de la calzada mediante un planteo de diseño en doble sentido de circulación (actualmente en obra desde Resistencia a Makallé -primera etapa de 15 km- con proyección hasta Sáenz Peña, distante a 172 km).

Otro elemento relevante con el que cuenta esta singular urbe es el puerto de Barranqueras, a solo 5 km de la plaza central (25 de Mayo), que permite la comunicación fluvial a través del sistema de la Hidrovía Paraná - Paraguay, vinculando Resistencia junto con el Área Metropolitana del Gran Resistencia y del Gran Corrientes, a Paraguay y Uruguay. Por último, no se puede dejar de nombrar la presencia del Aeropuerto Internacional José de San Martín, ubicado al Oeste de la capital chaqueña, con vuelos diarios de cabotaje, con posibilidad de dar cabida a servicios internacionales dada la capacidad estructural de su diseñado.

Cuando se hace referencia al lugar que ocupa Resistencia, es observable la destacada situación nodal óptima respecto de su posición relativa en relación con las provincias que la rodean, y de los procesos de integración internacional vigentes tales como Mercosur, Unasur, etc., atento a ello, esta urbe está en condiciones de fortalecer su protagonismo cual faro que irradia y atrae el virtuosismo de las vanguardias científico-tecnológicas, políticas, económicas y culturales, para profundizar el desarrollo local que esta región necesita, desde el norte del país a toda Latinoamérica y al mundo, y viceversa. Esta diversidad de particularidades derivada de su condición de núcleo de convergencia circulatoria, articulada por las rutas con orientación Norte - Sur, Este - Oeste que atraviesan diferentes niveles jerárquicos de la organización administrativa, jurídica y política (municipio, departamento, provincia, país y país limítrofe).

En síntesis, esta destacada situación geográfica obedece a la existencia de un sistema de vías de comunicación y de transportes (rutas, puente, puertos y aeropuertos) que dinamizan su rol como centro nodal de la región sobre un área de influencia que trasciende los límites de la nación, asumiendo, a la vez, una impronta en la dinámica demográfica, cultural, social, económica y política propias que se manifiestan en esta ciudad como centro nuclear de comando regional de incidencia micro macro espacial. Esta consolidación territorial es reforzada por el binomio urbano representado por el Gran Resistencia y el Gran Corrientes que cuentan según el Censo de 2010, con 385.726 y 358.000 habitantes respectivamente, aunque muy diferentes entre sí, dado el diferente proceso histórico político que les dio origen, con condiciones socio ambientales diferentes y, por ende, con diferentes actividades socioproductivas. Es oportuno señalar que el río Paraná, representa una importante vía de comunicación que permite el desplazamiento de embarcaciones de distinto porte, con finalidades diversas (transporte de cargas, pesca comercial, deportiva, etc.), y con el emplazamiento de puertos de relevancia a nivel regional en ambas orillas. El río Paraná, atravesado por el puente General Belgrano, confiere al lugar una unidad cultural con mutuas relaciones que se traducen en los denominados movimientos cotidianos interurbanos y los propios, al interior de cada ciudad. El entramado vial de la ciudad de Resistencia, a grandes rasgos, presenta una marcada diferenciación territorial entre el área central, donde se

configura un perfecto damero y el resto de la urbe, con un plano irregular, producto de la interrelación de factores naturales (ríos y lagunas) y antrópicos, que incidieron en la dinámica de la ocupación efectiva del espacio. A ello se agrega, la presencia de las vías férreas utilizadas por el Ferrocarril General Belgrano cargas y el actual Sefecha (Servicios Ferroviarios Chaqueño), este último perteneciente al Estado de la provincia del Chaco y administrado desde 2010 por el Estado Argentino a través de Sofse (Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado). En este contexto, sin dudas el transporte define un rol protagónico articulando las actividades socioproductivas en sus diferentes escalas (local, interprovincial, regional, nacional e internacional)

Atento a la configuración territorial expuesta precedentemente, se presenta el contenido de este dossier con cuatro (4) artículos producidos en el ámbito académico de las Facultades de Humanidades y Arquitectura de la Universidad Nacional del Nordeste, ubicada en Resistencia.

Uno de los trabajos, presentado por Laura Alcalá y Marina Scornik de la Facultad de Arquitectura de la UNNE, hace referencia a la "Movilidad y accesibilidad en el Gran Resistencia. Principales problemas y desafíos". A lo largo del escrito describen el estado de situación local de la temática en cuestión, destacando algunos de sus aspectos positivos, como las dimensiones del trazado de calles y avenidas que la componen y la regularidad de la macro malla constituida por las avenidas que configuran los bordes de chacra. Al mismo tiempo, señalan varios aspectos negativos, tales como: el incremento de la movilidad; la existencia de condiciones desiguales de conectividad y accesibilidad; la presencia de barreras arquitectónicas; la carencia, en determinados sectores de la ciudad, de la alternativa del uso del transporte público y, el elevado costo general de este servicio, que según la consideración de las autoras, obedece a la vulnerabilidad económica de una amplia franja social de la comunidad. Sostienen que este último aspecto es uno de los principales motivos por los cuales se propicia el uso masivo de la motocicleta, trayendo como contrapartida conflictos en el tránsito y el incremento en los índices de siniestralidad. Resulta una interesante caracterización de los principales elementos constitutivos de la movilidad local en términos de accesibilidad física territorial.

Los otros trabajos que componen este Dossier pertenecen a integrantes del Grupo de Estudio en Movilidad, Servicio, Infraestructura y Transporte (GEMSIT), cuya constitución definitiva, como parte del Instituto de Geografía de la UNNE, fue aprobada por Resolución N° 313/08-CD del Consejo Directivo de la Facultad de Humanidades. Entre los objetivos propuestos por este grupo de geógrafos, figuran: contribuir al conocimiento aplicado en temáticas vinculadas a la movilidad local, con especial énfasis en la visión crítica de la construcción del conocimiento académico-científico; abordar temas que emergen de la realidad relacionados con la movilidad, los servicios e infraestructuras, en diferentes escalas y ámbitos territoriales. Destacan que en sus producciones aspiran formular propuestas de intervención en el marco de una planificación estratégica y de ordenamiento territorial, tanto a micro como a macroescala de análisis situacional.

En la propuesta de planificación territorial urbana como escenario de la movilidad cotidiana, a partir del estudio de nodos en Resistencia, Chaco; Celmira Esther Rey, alude a la necesidad de construir lineamientos prioritarios factibles de ser implementados en un determinado contexto social, sin obviar el marco legislativo vigente del Estado en cuestión. Refiere a una visión optimista del lugar al considerar que las condiciones conflictivas actuales, vinculadas con la funcionalidad, articulación y legibilidad de su estructura y trama urbana, pueden ser mejoradas, en vistas de vivir con bienestar y en concordancia con principios relacionados con la sustentabilidad ambiental, accesibilidad universal y la aplicación al pleno ejercicio del derecho a la ciudad y a la calidad de vida, dentro de los cuales se inscribe la movilidad cotidiana que todo ciudadano posee por dignidad propia de su especie y en consonancia con políticas públicas orientadas hacia la justicia social.

Supone, por tanto, la existencia de componentes protectores y actitudes de cuidado de los sujetos usuarios que se desplazan en la vía pública. El contenido de esta propuesta está dirigido a dilucidar las interrelaciones: territorio-desplazamientos cotidianos de la población, describir su estado de situación y brindar algunas pautas de organización del espacio local, buscando legitimar acciones más cercanas a los acontecimientos que podrían ser consideradas para un trabajo en conjunto, de carácter colaborativo, entre organismos gubernamentales y referentes sociales de la comunidad interesados en el tema.

La presentación de Alejandro Miguel Parras y de Érica Gómez, ofrece un aporte conceptual y metodológico para el estudio del componente temporal en la movilidad cotidiana, considerado de suma utilidad para el apoyo de tareas de planificación del transporte público de pasajeros en la ciudad de Resistencia. Para su estudio recurrieron a un exhaustivo trabajo de campo mediante la utilización de técnicas adecuadas para cronometrar el tiempo de desplazamiento en sentido periferia-centro, de cuatro (4) líneas urbanas de ómnibus a los efectos de advertir su comportamiento territorial en términos de distancia espacial recorrida y su relación con el valor del tiempo consumido en cada uno de los itinerarios. Asumen que el componente temporal del transporte público de pasajeros comprende, por un lado, la suma de los tiempos de acceso, de espera y de desplazamiento (viaje); y por otro, el valor que cada persona otorga al mismo (value of time-VOT). Se trata de trabajo que propone una planificación orientada a un transporte público de pasajeros eficaz, directamente vinculado con las decisiones cotidianas que debe efectuar la población en ocasión de efectuar su movilidad; tales como la elección del modo de transporte, destino, frecuencia del viaje e incluso, distancias a recorrer.

En tanto, Osvaldo Cardozo y Cristian Da Silva, exponen los resultados de la aplicación de modelos matemáticos por medio de una función empírica conocida como curva de *distance decay*, utilizando los Sistemas de Información Geográfica (SIG), para calcular la estimación de demanda potencial en el transporte público de pasajeros de Resistencia. En dicho trabajo, definen niveles de accesibilidad al transporte público de pasajero, como un elemento más, para evaluar y planificar este tipo de servicio, proponiendo centrar el análisis de la demanda de viajes en este tipo transporte, a nivel de paradas, mediante la combinación de una importante tarea de campo y un exhaustivo trabajo de gabinete, con el apoyo softwares que permiten la reconstrucción del comportamiento espacial de los pasajeros a nivel local. Es un aporte novedoso basado en paradigmas propios del neopositivismo, avalado por el desarrollo y auge de las nuevas tecnologías digitales de representación espacial.

Con estas investigaciones se pretende dar a conocer diferentes aspectos de la movilidad urbana de esta parte de la Argentina, desde la perspectiva de autores que tienen una mirada peculiar sobre el tema en cuestión, tamizada por sus respectivas profesiones y de acuerdo con sus trayectorias formativas. Proponen distintos niveles de análisis y aplican diferentes técnicas dentro de cada método empleado. Vale decir, definen, elaboran, conceptualizan, usan y aplican variables e indicadores, muchos de ellos autogenerados. En definitiva, buscan ofrecer alternativas analíticas a fin de dilucidar problemas o cuestiones emergentes relacionados con el uso del espacio público, la desigual distribución territorial de las movilidades, de los servicios del transporte público de pasajeros, la insuficiente infraestructura y mobiliario del sistema vial en la ciudad de Resistencia, entre los aportes más significativos.

## Comentarios finales

Este dossier presenta un copioso e interesante análisis de la movilidad cotidiana local, que al dar cuenta del logro de los objetivos propuestos en cada uno de los trabajos,

específicamente al explicitar los criterios adoptados durante la recolección de datos, al hacer la descripción detallada del criterio adoptado en cada paso metodológico implementado, ofrece una serie de conclusiones particularmente orientadas a una planificación territorial estratégica sustentable, para que la toma de decisiones y las acciones, se realicen en el marco de políticas públicas con contenido académico de interés comunitario.

En este sentido, es destacable y fecundo el conocimiento producido en torno al interés común por la movilidad cotidiana local, aunque sería interesante propiciar y dar lugar a la elaboración de trabajos conjuntos, de carácter colaborativo, interdisciplinarios y con la participación de la comunidad. Vale decir, propender al logro de una acción productiva, creativa, integradora de alto valor democrático que, aprovechando el bagaje de saberes y de experiencias, permita fortalecer de manera interactiva a los integrantes de los grupos de investigación, a las unidades académicas de procedencia y por ende, a la sociedad en su conjunto.

## Bibliografía

- » ALCÂNTARA VASCONCELLOS, Eduardo (2010). *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*. CAF. Bogotá, Colombia.
- » BLANCO, Jorge (2005). La Geografía de las Redes: una primera aproximación. En *Geoespacio* n° 30. Revista de la Asociación de Profesores de Geografía de Uruguay. Montevideo, Uruguay.
- » BERTONCELLO, Rodolfo V. (2011). A lo largo de la segunda mitad del siglo pasado, argentina asistió a una gran transformación del sistema de asentamiento. En: *Revista Población*, Dirección Nacional de Población Ministerio del Interior, Año 4, n° 7, <https://es.scribd.com/doc/221115624/Direccion-Nacional-de-Poblacion-Revista-Poblacion-Julio-2011>.
- » GUTIERREZ, Andrea (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora* 21 (julio-diciembre 2012). Universidad Nacional de Colombia, Bogotá.
- » GUTIÉRREZ, Andrea (2009). La movilidad de la metrópolis desigual: el viaje a la salud pública y gratuita en la periferia de Buenos Aires. En: *EGAL*, 17 págs. Montevideo. [www.egal2009.com](http://www.egal2009.com)
- » GUTIÉRREZ, Andrea (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. En: *Scripta Nova*, vol. XIV, n° 331 (86), <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm>
- » INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS (2010). *Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda de la Provincia del Chaco, 2001*, Buenos Aires.
- » MASSEY, Doreen (2005). *For space*. London: Sage.
- » PIZARRO, Andrés (2013). Políticas integradas y sostenibles de movilidad: revisión y propuesta de un marco conceptual. En: *Boletín FAL*. Edición n° 323 N° 7, 2013.
- » REY, Celmira E. (2013). La configuración de la red vial en Resistencia, Chaco y su relación con la movilidad cotidiana. Instancias preliminares ante eventuales intervenciones micro territoriales (intersecciones). En: *Actas del IV Congreso Nacional de Geografía de Universidades Públicas. XI. Jornadas Cuyanas de Geografía, Instituto de Geografía. UNCUYO - Universidad Nacional de Cuyo. Facultad de Filosofía y Letras. Mendoza*.
- » SANZ ALDUAN, Alfonso (2012). *Síntesis del documento La movilidad sostenible en la planificación urbanística y territorial*. Grupo de Estudios y Alternativas (gea21 S.L.). En: [www.promotionsarriguren.es](http://www.promotionsarriguren.es)

**Celmira Esther Rey / [celmirey@yahoo.com.ar](mailto:celmirey@yahoo.com.ar)**

Profesora y Doctora en Geografía y Magíster en Gestión Ambiental y Ecología (UNNE). Se desempeña como docente e investigadora en el Instituto de Geografía de la Facultad de Humanidades, UNNE, donde trabaja en temas vinculados con la movilidad cotidiana. Actualmente dirige proyectos financiados por la SGCyT de la UNNE y por la Secretaría de Políticas Universitarias de la Nación.