

## GRANDES CAMBIOS EN PEQUEÑAS LOCALIDADES

### Las obras de infraestructura y la transformación del territorio y su incidencia en la configuración urbana de Barranqueras y Fontana, Chaco<sup>1</sup>.

Maria Jose ROIBON

Marina SCORNIK

Instituto de Planeamiento Urbano y Regional – IPUR

Facultad de Arquitectura y Urbanismo / Universidad Nacional del Nordeste

Av. Las Heras 727- Resistencia – Chaco / Teléfonos 03722- 425573 / 420088 – int. 115

E – mail: [mjroibon@arq.unne.edu.ar](mailto:mjroibon@arq.unne.edu.ar) / [scorod@arnet.com.ar](mailto:scorod@arnet.com.ar)

## 2. RESUMEN

El presente trabajo aborda la problemática de la incorporación de grandes obras de infraestructura en pequeñas localidades de áreas metropolitanas. Muchas de estas obras se materializan como parte de los procesos de integración del NEA y el MERCOSUR, regidos por la globalización e integración de los mercados.

Se entiende a la **infraestructura** como uno de los factores de mayor influencia directa sobre el desarrollo regional y la organización del territorio produciendo un importante impacto desde el punto de vista económico y productivo, de comunicaciones y vinculaciones ya que tienden a incrementar la interconexión territorial y consolidar un eje de crecimiento económico regional. Se considera recomendable también tener en cuenta el impacto social, cultural, ambiental y paisajístico que surge como consecuencia de las mismas.

Se analizaron los casos de Barranqueras y Fontana, localidades del Área Metropolitana del Gran Resistencia – AMGR, receptoras de este tipo de intervenciones algunas de las cuales se encuentran en etapa de ejecución y otras en proyecto. Se estudian en forma particular las obras del Terraplén de Defensas contra Inundaciones, el Proyecto para Autovía y el Proyecto del Puente y el Complejo Multimodal de Cargas, y su impacto sobre las localidades mencionadas.

---

<sup>1</sup> Este trabajo es un subproducto de lo realizado dentro del marco de la Red de Políticas Urbanas, estrategias regionales y desarrollo local. Las pequeñas localidades de áreas metropolitanas frente a las nuevas demandas de desarrollo local y regional. PICT REDES 009. Agencia Nacional de Ciencia y Tecnología. Periodo de Marzo de 2004 a Junio de 2006.

### 3. INTRODUCCION

Las ciudades de todo el mundo y en especial las latinoamericanas, están experimentando una profunda transformación histórica estructural que repercuten en los procesos de urbanización tanto como en la conformación y el imaginario de la sociedad.

Uno de los principales factores que hacen a los cambios en la configuración del territorio es la incorporación de infraestructura<sup>2</sup> de grandes dimensiones con el consecuente impacto en los distintos órdenes de la vida de las ciudades.

Desde el punto de vista geopolítico, variable estratégica por excelencia, la región NEA se encuentra emplazada en el centro mismo del Mercosur. De ese modo sus fronteras internacionales y sus vías de comunicación fluvial y terrestre constituyen los ejes naturales de este sistema económico regional. Esto ratifica la importancia situacional de las ciudades que están insertas en el territorio del Nordeste y en especial en el Área Metropolitana del Gran Resistencia (AMGR), la cual esta compuesta por una ciudad capital de provincia, Resistencia y varias localidades de menor escala.



*Ubicación estratégica del AMGR  
respecto del NEA y el MERCOSUR.  
Fuente Gráfico. Plan Estratégico Resistencia. 1995*

Para potenciar el citado eje, se entiende como necesario dotarlo de la infraestructura acorde a la envergadura del mismo, lo que significa la inserción de grandes obras con el consecuente impacto en el territorio y en la sociedad.

Dos pequeñas localidades insertas en el AMGR, que se toman como casos de estudio, con diferentes características de ubicación y conformación urbana y social, son receptoras de la mayoría de las obras de infraestructura previstas. Se trata de Barranqueras y Fontana cuya importancia histórica dada desde lo funcional como ciudades industriales y en el primer caso como puerto regional, se ven resaltadas al convertirse en imprescindible foco de apoyo territorial como marco del desarrollo productivo y económico de la región.

El presente trabajo aborda el análisis de la situación regional dentro del marco conceptual de ordenación del territorio y su relación con las grandes obras de infraestructura, hasta llegar a la escala de las ciudades en estudio y su problemática, que se presenta a partir del impacto producido en las obras en ejecución y los escenarios posibles frente a los proyectos en curso.

El objetivo es el de determinar líneas de acción para que las grandes obras de infraestructura no solo vinculen grandes núcleos poblacionales, sino que colaboren también en el crecimiento y desarrollo de las pequeñas localidades que se encuentran dentro de su radio de influencia pero que carecen de inserción en los mismos.

#### 4. MARCO TEORICO

Para la comprensión de la problemática es importante entender que la infraestructura no puede estar disociada de una estrategia de desarrollo regional y de ordenación del territorio, por lo que se sitúa a la investigación dentro un marco teórico conceptual.

Según los autores Pujadas y Font (1998) la ordenación territorial gira en torno a tres elementos: las actividades humanas, el espacio en que se ubican y el sistema que entre ambos configuran. Básicamente, ordenar un territorio significa identificar, distribuir, organizar y regular las actividades humanas en ese territorio de acuerdo a ciertos criterios. Define a la **Ordenación del Territorio** como *“el conjunto de criterios, normas y planes que regulan las actividades y asentamientos sobre el territorio con el fin de conseguir una adecuada relación entre territorio, población, actividades, servicios e infraestructuras”*.

De acuerdo a la Carta Europea de Ordenación del Territorio de 1983, la ordenación del territorio es *“la expresión espacial de la política económica, social, cultural y ecológica de la sociedad, cuyos objetivos fundamentales son el desarrollo socioeconómico y equilibrado de las regiones, la mejora de la calidad de vida, la gestión responsable de los recursos naturales, la protección del medio ambiente y, por último, la utilización racional del territorio”*.

En las ciudades de nuestra región el crecimiento se fue dando a partir de la superposición de distintas concepciones ideológicas en un principio (como las leyes de indias o las pautas del higienismo francés aplicado en la década de 1880) y de intervenciones dadas a partir de los diferentes usos del suelo y la instalación de infraestructura sin una planificación específica que coordine la totalidad de las acciones. Estos procesos no solo afectaron a la funcionalidad de las ciudades sino también a su imagen urbana y paisajística, la relación entre las distintas actividades antrópicas y el medio natural.

Por otro lado *“Todos los países Latinoamericanos, en mayor o menor medida, están viviendo profundas transformaciones derivadas de los avances de los procesos de reestructuración socioeconómica y de difusión y adopción de nuevas tecnologías de la información y de la comunicación, como partes constitutivas del fenómeno de la globalización. Nuevas modalidades de expansión metropolitana (...) la*

*suburbanización, la policentralización, la polarización social, la segregación residencial, la fragmentación de la estructura urbana, etc., aparecen como rasgos destacados de la nueva geografía urbana.”*<sup>3</sup>

La ordenación del territorio es necesaria en contraposición al crecimiento espontáneo que lleva a la polarización de las actividades en determinados sectores, desvinculadas y desordenadas entre sí y sobre el territorio. El uso desordenado del suelo no tiene solo consecuencias de funcionamiento sino que trae consigo degradación ambiental y bajo aprovechamiento de los recursos naturales. Por esto, la definición de políticas territoriales debe entenderse en función de las actividades que se desarrollan en la región no solo apuntando a un diseño funcional entorno a flujos circulatorios o económicos sino teniendo en cuenta también los aspectos que vinculen el medio antrópico con el natural (Gómez Orea, 2001)

*“La infraestructura en general y especialmente el transporte y las comunicaciones, han sido tradicionalmente aceptadas como uno de los factores de mayor influencia directa sobre el desarrollo regional y la organización del territorio”* (Roccatagliata, 2001). Su importancia radica fundamentalmente, en que se manifiestan como motoras del desarrollo económico y productivo de las regiones donde se insertan, al motivar la radicación de industrias y servicios. A partir de las obras de infraestructura, vivienda y desarrollo urbano vinculadas inevitablemente al crecimiento económico y el desarrollo social se promueven la competitividad económica de las regiones y generan fuentes de trabajo a corto plazo<sup>4</sup>.

Si no existe una planificación adecuada de la infraestructura, teniendo en cuenta los distintos factores que hacen a su inserción e impacto en la región, puede producir un efecto contrario, desaprovechando las grandes inversiones en sí mismas y como motivadoras del desarrollo. Pueden producir por un lado el acercamiento de grandes ciudades pero por otro pueden negar la incorporación al sistema de asentamientos intermedios, polarizando el espacio o vaciándolo por otro<sup>5</sup>.

Es fundamental entonces que la infraestructura y sobre todo lo que se refiere a las comunicaciones y el transporte se vinculen a manera de sistemas y subsistemas, que con gran flexibilidad permitan la conexión a las redes troncales con escalas y jerarquías en relación a los núcleos poblacionales que se encuentran en su radio de influencia, relacionando de alguna manera todos los puntos intermedios entre los grandes nodos. De esta manera las pequeñas localidades y asentamientos no quedan negadas al progreso y pueden contar con la oportunidad de progreso.

*“Un adecuado Plan de Infraestructuras debe tener como objetivo el establecimiento de las condiciones básicas imprescindibles para que en la totalidad del territorio puedan darse las condiciones de desarrollo integral y sostenible y la igualdad de oportunidades entre las distintas regiones”*

---

<sup>3</sup> De Mattos, Carlos A. Transformación de las ciudades Latinoamericanas. ¿Impactos de la globalización? Revista EURE 85 p. 5

<sup>4</sup> ROCATAGLIATTA, Juan Alberto. Desarrollo Sustentable del Territorio Argentino. Perspectivas del Desarrollo Humano. Fundación Hernandarias. Editorial Docencia. Buenos Aires, 2002.

<sup>5</sup> ROCATAGLIATTA, Juan Alberto. Territorio y Gestión. Ciudades, regiones y territorios en el espacio mundial globalizado. Fundación Hernandarias. Editorial Docencia. Buenos Aires, 2001.

(Roccatagliata, 2001). Con esto se logra la democratización de las comunicaciones y flujos, posibilitando a las pequeñas localidades su crecimiento de la mano de la incorporación u optimización de las infraestructuras de alcance regional.

Tanto la provisión de infraestructura como el reordenamiento de la existente a nivel local y sobre todo a escala regional debe ejecutarse de manera integrada. Las intervenciones aisladas y demasiado puntuales tienden a polarizar situaciones que solo resuelven problemas transitorios y no estructurales del territorio y la sociedades que lo habitan.

Es importante entender también que un sistema que integre a los distintos asentamientos y núcleos urbanos de la región, con la particularidad, diversidad y complejidad de cada uno, en definitiva redundará en la excelencia del conjunto o sistema resultante<sup>6</sup> apuntando a la complementación mutua. Se afirma que la potencialidad de una determinada área territorial *“para convertirse en una región competitiva, económicamente sustentable, mas allá de todas las ventajas comparativas, que pueda tener por sus recursos naturales y la capacitación de su población, esta estrechamente vinculada con la disponibilidad de una infraestructura adecuada en todas las áreas y escalas (...) tanto aquellas que posibilitan una conexión interregional como la que hace al desarrollo del lugar<sup>7</sup>”*.

## 5. DESARROLLO

El Área Metropolitana del Gran Resistencia – AMGR, esta conformada en un principio por los Municipios de Resistencia (capital de la Provincia del Chaco) Fontana, Barranqueras, Puerto Vilelas, a lo que en este momento se suman las localidades de Puerto Tirol, Margarita Belén y Colonia Benítez que con el crecimiento demográfico con la consecuente expansión del territorio cortaron las distancias e incrementaron los flujos de personas bienes y servicios. Las características poblacionales de este centro urbano se relacionan con las actividades propias de cada localidad. A través de los diferentes procesos de ocupación del territorio sobre el que se asienta y las diferentes crisis por las que atravesó la Región, Resistencia como capital de provincia absorbió las actividades administrativas y comerciales; mientras que Barranqueras, Puerto Vilelas y Fontana, recibieron el mayor impacto en infraestructura industrial lo cual genera nuevas pautas y valores de referencia e identidad en el paisaje natural y cultural.

Se seleccionaron como áreas de estudio Barranqueras y Fontana, dos localidades cuyo territorio pertenece al AMGR, son vulnerables a inundaciones y a contaminación ambiental y son receptoras de grandes obras de infraestructura que tienden a optimizar el funcionamiento regional. También se consideró que las dos localidades poseen políticas de ordenamiento y gestión con diferentes características y enfoques para lograr el desarrollo.

---

<sup>6</sup> Pesci, Rubén. El urbanismo y la cultura ambiental. El territorio como sistema: conceptos y herramientas de ordenación. Ed. Territorio y Gobierno: Visiones. Barcelona. 2003

<sup>7</sup> ROCATAGLIATTA, Juan Alberto. Desarrollo Sustentable del Territorio Argentino. Perspectivas del Desarrollo Humano. Fundación Hermandarias. Ed. Docencia. Buenos Aires. Argentina. 2002

### **5.1. La ciudad de Fontana**

La localidad de Fontana está ubicada a 7 km. de la ciudad de Resistencia. Nació bajo el signo fabril: en 1916 los hermanos Fontana, que llegaron a esta zona y establecieron una fábrica de tanino. Fue esta la que generó a su alrededor la conformación del pueblo integrado por operarios, empleados y directivos del establecimiento, dando también el nombre al pueblo. Desde su establecimiento, esta localidad tuvo épocas de marchas y contra marcha. En 1931 la industria que dio vida al pueblo fue absorbida por La Forestal que en 1970 cierra definitivamente. Sin embargo, en la década del 70 la actividad vuelve a tomar impulso con la implementación del llamado Parque Industrial de Fontana, donde se localiza un importante número de industrias pequeñas y medianas que refuerzan el carácter del asentamiento.

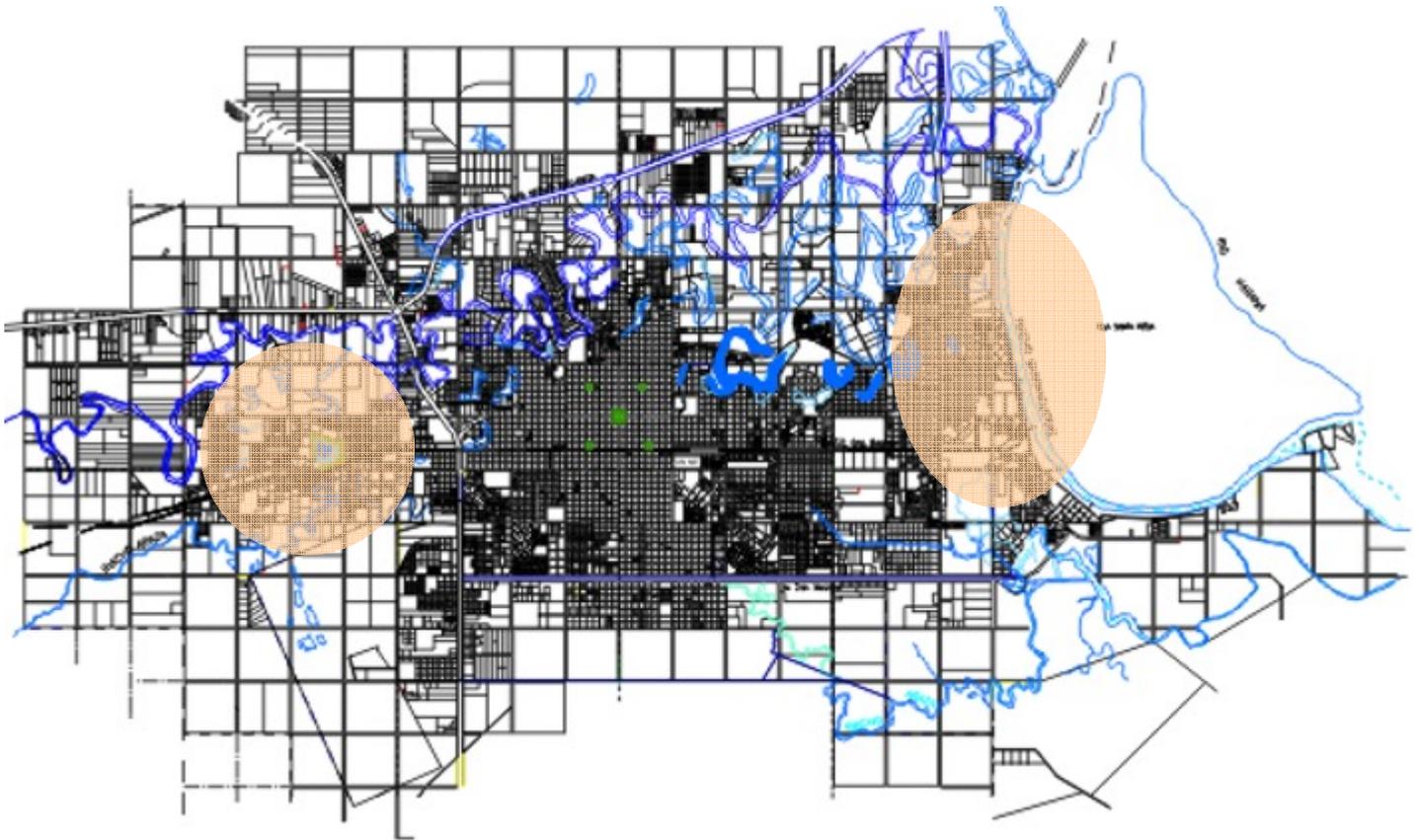
En el año 1959 se crea el Municipio de Fontana que abarca una superficie de 800 hectáreas. Actualmente el municipio considerado de segunda categoría, se integra funcional y físicamente a la ciudad de Resistencia, absorbiendo gran parte de su crecimiento demográfico. El ejido municipal, creado por Ley N° 236 (año 1950) y ampliado por Ley N° 2380 (año 1970), abarca actualmente una superficie de 2503 hectáreas.

### **5.2. La ciudad de Barranqueras**

La localidad de Barranqueras se encuentra ubicada a la margen derecha de un brazo del río Paraná, el riacho Barranqueras, distante a 10 Km. al este de la ciudad de Resistencia. El Ejido Municipal, creado por Ley N° 236 (año 1959) y modificado por Ley N° 554 (año 1964), abarca una superficie de 3.276 hectáreas.

Hacia 1880 ya había en esta zona pobladores que habitaban en viviendas precarias, y en el año 1904, por decreto del Presidente Manuel Quintana, le fue asignada a la localidad la denominación de “Barranqueras”, existiendo varias versiones sobre el origen de su nombre.

Barranqueras y su puerto sobre el Paraná significaron la comunicación y la concreción de muchos servicios para Resistencia, lo que fue acentuado con la construcción del camino carretero que junto a las obras del ferrocarril unió a Barranqueras con Metán (1908 - 1909) regularizando la comunicación con el resto del país. Barranqueras continuó su crecimiento basado en los flujos del movimiento portuario y de las industrias que surgieron en su entorno. El Puerto ocupó y ocupa una localización privilegiada, estando emplazado, en la actualidad, estratégicamente en la intersección de dos corredores fundamentales para el MERCOSUR: la Hidrovía Paraná – Paraguay, con dirección norte – sur (que a través de los ríos Paraná – Paraguay se constituye en una de las trayectorias fluviales navegables más extensas del mundo); y con dirección este – oeste el Corredor Bioceánico, a través de la infraestructura ferroviaria y vial, comunica los Océanos Atlántico y Pacífico. Es así que mediante corredores viales y ferroviarios se completan las conexiones del Puerto con su zona de influencia, quedando vinculado prácticamente con todos los espacios nacionales e internacionales.



*Ubicación en el Plano del AMGR de las localidades de FONTANA (izquierda) y BARRANQUERAS (derecha)*

### **5.3. Las Obras de Infraestructura**

Las gestiones de gobierno municipal de las localidades en estudio, formalizaron la última década una serie de obras de pequeña y mediana envergadura dentro de los planes particulares de obra pública de cada una, con un acotado presupuesto destinado a las mismas y la insuficiencia de recursos humanos capacitados para abordar temas relacionados con la planificación.

Pero lo que verdaderamente tiene un impacto indiscutido sobre estas localidades son las grandes obras de infraestructura de carácter regional, impulsadas desde el gobierno provincial y nacional. Estas obras se materializan como producto del crecimiento exponencial de la población y las migraciones internas dentro de las provincias de Chaco y Corrientes hacia las áreas metropolitanas de ambas capitales que desbordan el ámbito urbano, sumado a la cada vez mas estrecha relación económica laboral y social cultural entre ambas ciudades, lo que demanda reforzar la vinculación y comunicación regional por un lado y la protección del espacio vulnerable a las inundaciones por otro.

Las obras de infraestructura de grandes dimensiones como el terraplén de defensas contra las inundaciones recurrentes en nuestra región (en etapas finales de ejecución) y 2º puente de conexión entre las Provincias de Chaco y Corrientes surgen como proyectos después de muchas gestiones frustradas, a partir de las crecientes demandas de la región.

La gestión urbana en el municipio Barranqueras emprendió distintos ámbitos, dentro de los cuales es importante resaltar la activa participación de la Universidad en la confección de Planes Estratégicos Sectoriales enmarcados en un Plan Estratégico Participativo que se pretende materializar para el año 2010. Pero los tiempos impuestos por el desarrollo de las grandes obras de infraestructura que no están insertas en una planificación anterior, son muy distintas a las de las gestiones de los distintos gobiernos municipales o de los procesos de gestión participativos.

Esto conduce a que las medidas a poner en marcha sean como mitigación de los conflictos ocasionados por las obras en ejecución o terminadas y no a la intervención a tiempo que redunde en proyectos con una visión holística que respondan tanto a las necesidades regionales como a las locales y vecinales de la población que los recibe.

#### **5.4. Terraplén de defensas contra inundaciones**

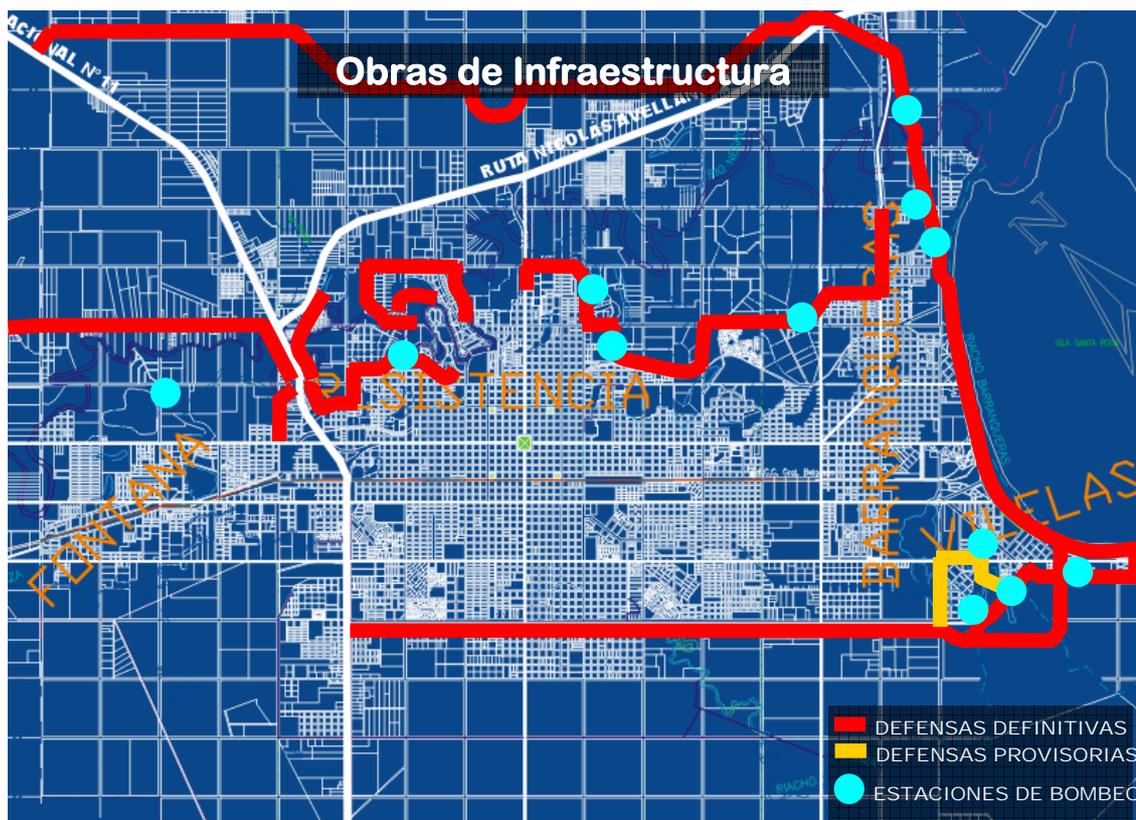
El proyecto de las defensas definitivas contra las inundaciones en el AMGR, se extiende en forma paralela a la ribera del río Paraná uniéndose al norte y sur con las defensas existentes y formando un anillo perimetral. El muro de defensa de 1300 m de longitud y 25 m de ancho y 8 de alto separa al puerto de Barranqueras con el resto de la ciudad, manteniendo la comunicación solo a través de 2 túneles.

Más allá de que la traza del terraplén se decidió según criterios claramente técnicos basados en la protección de la ciudad frente a los niveles extremos del Río Paraná<sup>8</sup> entre otros, la construcción del muro de defensa se concreta como una barrera visual hacia el paisaje ribereño y aísla a la ciudad del acceso público a la zona costera. Por otro lado, se expropiaron las viviendas del entorno próximo al puerto, en el Casco Histórico de Barranqueras consideradas de valor histórico por los habitantes de la localidad, lo que produjo una serie de discrepancias y encuentros de opinión entre los distintos actores sociales y el gobierno municipal y provincial.

El muro de defensa es imprescindible para la protección de la ciudad, pero aún queda por resolver la integración este nuevo componente territorial entre la ribera y la ciudad que sea superadora de la visión fragmentaria que tiene en la actualidad y vincule lo físico, funcional y visual de manera superadora.

---

<sup>8</sup> Por lo cual en las alternativas de trazado planteados se respeta la cota 54 MOP, como cota de coronamiento, que es el estándar de protección del recinto del A.M.G.R.



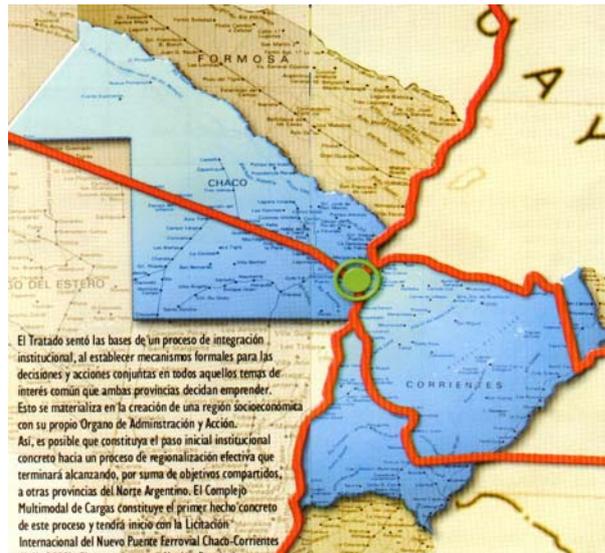
*Esquema del sistema de Defensas Definitivas para el AMGR,  
Fuente Gráfica: Plan Director de Obras Públicas Municipalidad, de Resistencia. 2006*

### **5.5. Segundo Puente Interprovincial**

El proyecto de la construcción de un segundo puente sobre el Río Paraná que vincule las ciudades capitales de Chaco y Corrientes, esta inserto en un proyecto mayor que posee escala internacional: el Complejo Multimodal de Cargas, que también incluirá un Complejo Portuario con terminal de transferencias de cargas, en el área donde convergen la Hidrovía Paraná - Paraguay y el Corredor Bioceánico, facilitando el transporte y transferencia de todo tipo de cargas.

Estudios de prefactibilidad señalan la necesidad de contar con el equipamiento y la infraestructura precisa para el desarrollo óptimo de estas actividades. Las conclusiones de los expertos que estudiaron la región sostienen que tanto el corredor bioceánico como la hidrovía Paraná – Paraguay, vías de comunicación que atraviesan el NEA, sólo podrán ser aprovechadas por la región en caso de que exista infraestructura y se presten servicios las empresas que transportan sus productos de un punto al otro del continente. Desde el punto de vista técnico serían necesarias circulaciones aptas para el tránsito carretero y ferroviario, la ampliación de la infraestructura portuaria, el dragado y balizamiento del Río en la zona donde se instale el complejo y una terminal de transferencia de cargas (Portal, 1999)

*Plano del TRATADO INTERPROVINCIAL  
Chaco – Corrientes, Mayo 2000  
FUENTE DE DATOS: Comisión  
Interministerial Chaco - Corrientes*



Por otro lado, es importante que proyectos de esta magnitud sean llevados adelante en forma asociada entre las provincias de Chaco y Corrientes trabajando como una misma unidad funcional, conformando una región socioeconómica entre ambas y donde más adelante se puedan sumar otras provincias cercanas. Desde el punto de vista organizacional sería necesario también contar con un organismo regulador de ese espacio de jurisdicción compartida.

En cuanto al proyecto en sí, la ubicación para la traza de la interconexión, nace en el extremo sur de la Av. Lib. Gral. San Martín en la localidad de Puerto Vilelas, arteria que conjuntamente con la Av. Soberanía Nacional permite una conexión directa con la Ruta Nacional N° 11

Partiendo de ese punto, la traza continúa con el alineamiento de esta avenida en una longitud aproximada de 900 metros. En ese punto se produce un cambio de dirección y la traza se orienta oeste-este para atravesar el Río Paraná, dejando las costas chaqueñas en la zona de Colonia Tacuarí cruzando el brazo principal del Río Paraná y pasando luego a la isla Palomera y de allí, después de atravesar el brazo secundario del mismo río, a la costa correntina. Así se tiene, en zona neta de río, un puente principal de 560m., más viaductos ferroviarios.



Pueden considerarse una serie de factores dentro del proyecto que directa o indirectamente producen distintos grados de impacto sobre el ambiente del sector a intervenir. La formulación del mismo clasifica las acciones para la previsión de las consecuencias o su mitigación: modificación del suelo; emisión de contaminantes; sobre-explotación de recursos; modificación del medio biótico; deterioro del paisaje; acciones que repercuten sobre las infraestructuras; modificación del entorno social, económico y cultural<sup>9</sup>. Esto debiera significar la contemplación de las mismas y sus consecuencias de manera de planificar un desarrollo del área teniendo en cuenta las distintas etapas de ejecución y sus implicancias sobre la vida del hombre, evitando acciones improvisadas, no planificadas o no concensuadas con la población receptora.

Las características de cada una de las actividades, obras y propuestas de desarrollo deben ser compatibilizadas con el ambiente a ser necesariamente incorporado en el ámbito de la gestión.

Con esta obra, el Nordeste Argentino tiene la posibilidad de concretar un desarrollo económico y productivo de importancia nacional mediante la prestación de todo tipo de servicios a las empresas que trasladan sus productos de un punto a otro del continente a partir de una estrategia de manejo integrada, pero es necesaria la dotación al sector de las condiciones óptimas para un mejor aprovechamiento de las inversiones públicas y privadas.

### **5.6. Autovía de Conexión**

Uno de los principales problemas que afronta el AMGR es la complejidad que significa el crecimiento desmesurado del tránsito y la circulación de vehículos de gran porte. El sobre uso de los mismos produce la insuficiencia y deficiencia de los ingresos y rutas. A esto se suma el aumento de la población y en especial de los barrios de las zonas periféricas que generan inconvenientes relacionados con la seguridad vial.

Así como la ciudad de Resistencia y todo el AMGR fue planificado para una cierta cantidad de habitantes acorde con la época de su fundación (10.000 habitantes para 1878), también las rutas fueron habilitadas en 1960 teniendo en cuenta el contexto propio de esa época, con diferentes velocidades de circulación a las actuales, menos tránsito y áreas urbanas mas reducidas por lo tanto alejadas de las vías de circulación.

---

<sup>9</sup> PORTAL, Teresa. Tesis de Posgrado: "Segundo puente Interprovincial: la dimensión ambiental". Maestría en Gestión Ambiental. UNNE, FAU. Mayo de 1999.



*Esquema del sistema vial que incluye la Autovía de Ruta Nacional N° 11.  
Fuente Gráfica: Plan Director de Obras Públicas. Municipalidad de Resistencia.*

En los 70 comenzaron las gestiones ante Vialidad Provincial para resolver el problema del paso de la ruta cerca la ciudad que se acentuaba con el crecimiento exponencial y las migraciones constantes de la población y su expansión y asentamiento no planificado en sectores aledaños a las principales vías. A partir de la progresiva demanda por dar una solución al problema del tránsito, surgieron anteproyectos para desviaciones pero ninguno prosperó hasta la actualidad. El actual Director de Vialidad Provincial afirma que “esta incluida la obra en el Plan Nacional de Inversión Pública para 2006, en que se estipula que asignaron un poco mas de 17 millones de pesos para el próximo año, monto que consideramos insuficiente por que es una obra con un plazo de 24 meses de ejecución, por lo que tendría que desembolsar – la Nación – unos 30 millones de pesos (...) Estas obras fueron licitadas en el 2001 pero a los pocos meses sobrevino la crisis económica y comenzaron los retrasos. No obstante en el 2004 Vialidad Nacional nos autorizara a firmar el contrato con la empresa constructora que había sido adjudicataria; pero por insuficiencia de partidas para poder comenzar la ejecución y una modificación que todavía se esta tramitando en Vialidad, no hemos logrado ponerla en marcha.”<sup>10</sup>

La autovía se considera una solución para la descompresión del tránsito en las ciudades del AMGR y la desviación del tránsito pesado para que este no atraviese las mismas. Puede solucionar el problema actual por varios años, pero si se realiza una proyección del crecimiento de la población urbana de la ciudad y se

<sup>10</sup> VRDOLJAK, Víctor (Ing.) Dirección Provincial de Vialidad. Nota de Diario Norte. 13/11/05. Suplemento Chaqueña, P: 12

estima que esta siga creciendo al mismo ritmo que el actual, será necesario repensar el diseño de las mencionadas rutas.

## 6. CONCLUSIONES

Las ciudades son el soporte sobre el cual se practican los distintos experimentos de las sociedades en continuo cambio. A través de las intervenciones a escalas arquitectónicas, urbanas o territoriales, representan el más fiel testimonio de la transformación del pensamiento y del hacer de los pueblos a través de la historia. Por esto se puede afirmar que la arquitectura y el urbanismo son consecuencia del contexto en que el hombre se desarrolla y de las tensiones que se generan en el sistema social<sup>11</sup>

Las grandes obras de infraestructura que progresan sobre el país y la región se convierten también en gestos sobre el territorio de la concepción política, económica y social actuales. El análisis de las obras finalizadas y en desarrollo supone el repensar el significado de las mismas como potencializadoras u obstaculizadoras del desarrollo del territorio donde se emplazan y su radio de influencia, sobre las capitales y sobre las pequeñas localidades.

Uno de los desafíos frente a esto consiste en preservar el equilibrio en el territorio, teniendo en cuenta las escalas regionales y locales, mediante estrategias de desarrollo regional y ordenación e integración física, que contemplen a la infraestructura de manera integrada y cuyo diseño y ejecución no se realicen de manera aislada y sin consenso de la población involucrada.

La provincia del Chaco y en especial en núcleo del AMGR, fortaleciendo su posición geográfica y estratégica en el eje de los corredores viales y energéticos de la región, aborda una serie de proyectos que provocan cambios taxativos sobre el desarrollo del área. Este proceso abre un panorama de desafíos que no termina en potenciar armónicamente en el proceso de integración de la región y el MERCOSUR, sino que puede ser el disparador de acciones orientadas a fomentar las inversiones y la prestación de servicios en las localidades que se encuentran vinculadas a estos proyectos y que en la actualidad se presentan como ausentes o negadas a toda planificación holística y continua.

Estas inquietudes demandan el estudio de un modelo de integración regional<sup>12</sup> y de sus distintos componentes, la ubicación e incidencia sobre la población de destino, para que las obras no se constituyan en barreras para las ciudades ni que las localidades representen solo un lugar de paso sino que se transformen en una alternativa válida para la radicación de actividades productivas y servicios.

Sería recomendable concertar políticas de integración territorial, partiendo en dos escalas: por un lado teniendo en cuenta el criterio de afianzamiento del MERCOSUR, con posibles aperturas de nuevas

---

<sup>11</sup> ROIBÓN, María José. "Los espacios públicos en el AMGR a partir de los cambios sociales. Aprovechamiento pleno de lugares inutilizados o subutilizados". SGCyT. UNNE. 2005

<sup>12</sup> ROCATAGLIATTA, Juan Alberto. Territorio y Gestión. Ciudades, regiones y territorios en el espacio mundial globalizado. Fundación Hermandarias. Ed. Docencia. Buenos Aires, 2001.

corrientes comerciales, estableciendo estrategias y acciones no limitadas a las provincias de Chaco y Corrientes, sino incorporando el NOA (principalmente Salta y Jujuy) por su participación en el tránsito de cargas por el Corredor Bioceánico. Por otro lado la escala regional donde se integre a las pequeñas localidades como Fontana y Barranqueras que en ubicaciones estratégicas se encuentran actualmente negadas a los escenarios futuros de desarrollo.

Es importante que la región del NEA relacione y coordine sus diferentes proyectos de infraestructura a través de una planificación integral que conste de programas y planes de desarrollo y ordenamiento territorial que los contengan ya que en la actualidad estos procesos se dan en forma discontinua y aislados.

Con todo lo mencionado en este trabajo se pretende poner en evidencia la necesidad de los grandes proyectos de infraestructura para el desarrollo regional, pero que los mismos deben estar insertos en un proceso de planificación con participación de distintas disciplinas de manera que se entiendan a estas obras como parte de un sistema en el que esta incluida la naturaleza y el hombre como protagonistas esenciales.

Dentro de la última etapa del trabajo y teniendo en cuenta lo estudiado a través de los procesos de conceptualización, análisis y valoración y estudio de las localidades, se pueden establecer una serie de pautas de intervención o lineamientos de acción de carácter orientativo y flexible, ordenados en torno a ejes accesibles (acotados, mensurables y factibles de monitorear), que involucran a distintos actores pero que proponen en todo momento resaltar el rol del Estado como agente contralor de los procesos.

Es importante destacar, que en la actualidad estos procesos tienden a ser confeccionados en forma participativa, involucrando a los distintos referentes de grupos sociales, el estado y las organizaciones de la sociedad civil, en forma democrática y comprometida desde los diferentes estratos de la comunidad. Por otro lado, debe ser contenido en un grupo o equipo de trabajo interdisciplinario<sup>13</sup> de profesionales que puedan asumir los problemas desde diferentes ópticas.

Se considera de gran importancia:

- Fortalecer el rol del estado como regulador y contralor, que asegure la llegada de los servicios básicos a toda la población a través de un *diseño estratégico*<sup>14</sup> que implica por un lado “*una mirada al conjunto, a los tiempos de maduración, a sus interconexiones y secuencias*”; por otra parte “*la anticipación de sus impactos y encadenamientos sobre los otros sectores productivos*”.
- Concretar el desarrollo de planes estratégicos de los sistemas de infraestructura, con oficinas técnicas de apoyo y asesoramiento permanente, integradas a los respectivos municipios a efectos de garantizar el crecimiento armónico y sostenible de la región.

---

<sup>13</sup> Entendiendo que la interdisciplinaridad asume que las disciplinas deben estar relacionadas e integradas entre sí con reciprocidad igualitaria. Esta interacción e intercambio, debe establecerse tanto en los aspectos conceptuales como metodológico.

<sup>14</sup> Consejo Regional de Planificación. Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social. “Diseño estratégico e infraestructura básica”. Naciones Unidas.

- Coordinar los intereses públicos y privados a través de sistemas participativos de consulta e intervención comunitaria en el diseño de las estrategias y acciones específicas.
- Destacar las previsiones a mediano y largo plazo que operen transversalmente a las gestiones de los gobiernos de turno. Esto significa un compromiso con la sociedad, la ciudad y la región misma.
- Dar carácter de múltiple propósito a las inversiones en obras públicas en infraestructura, es decir no solo como autovía o como terraplén de defensa, sino como espacios donde se realicen variadas y diversas actividades urbanas funcionales al asentamiento.
- Poner en valor factores endógenos de cada localidad como la calidad del capital humano social y cultural, la capacidad emprendedora, los recursos naturales, ambientales y paisajísticos, además de considerar los factores externos.

## 8. BIBLIOGRAFIA

- Diario NORTE. Nota de 13/11/05. Suplemento Chaqueña, P: 12.
- FERNÁNDEZ, José Enrique. Gestión de la infraestructura: caso sector de transporte. Consejo Regional de Planificación. Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social. “Diseño estratégico e infraestructura básica”. Naciones Unidas. P: 67
- FOLCH, Ramón (compilador) El Territorio como sistema. Conceptos y herramientas de ordenación. Ed. Territorio y Gobierno: Visiones. Barcelona, 2003.
- GOMEZ OREA, Domingo. “Elementos para un marco conceptual- metodológico para el ordenamiento ambiental del territorio”. Maestría en Gestión Ambiental, UNNE, FAU, Módulo 4, documento 01/2001.
- PESCI, Rubén. El urbanismo y la cultura ambiental. El territorio como sistema: conceptos y herramientas de ordenación. Ed. Territorio y Gobierno: Visiones. Barcelona, 2003
- PORTAL, Teresa. Tesis de Posgrado: “Segundo puente Interprovincial: la dimensión ambiental”. Maestría en Gestión Ambiental. UNNE, FAU. Mayo de 1999.
- PUJADAS, Romà; FONT, Jaume. “Ordenación y Planificación Territorial”. Espacios y Sociedades, Editorial Síntesis. Madrid, 1998.
- ROCCATAGLIATA, Juan A. Territorio y Gestión. Ciudades, regiones y territorios en el espacio mundial globalizado. Fundación Hernandarias. Ed. Docencia. Bs As, 2001.
- ROCCATAGLIATA, Juan A. Desarrollo Sustentable del Territorio Arg. Perspectivas del Desarrollo Humano. Fundación Hernandarias. Ed. Docencia. Bs As, 2002.

- ROIBÓN, Maria José. “Los espacios públicos en el AMGR a partir de los cambios sociales. Aprovechamiento pleno de lugares inutilizados o subutilizados”. SGCyT. UNNE. 2005
- ROIBON, M. José; BENNATO, Anibal. “La relación de la ciudad y el río en la localidad de Barranqueras, Chaco”. III Seminario Internacional. La interdisciplina en el ordenamiento territorial. Mendoza, Septiembre de 2005. ISSN 1667-3158
- SCORNIK, Marina “La importancia de la Infraestructura en la Ordenación del Territorio- Caso: Segundo puente Polimodal de Cargas Chaco – Corrientes, República Argentina”. Publicado en “X Congreso Iberoamericano de Urbanismo Zaragoza 2002”. Zaragoza, España. Septiembre 2002.
- SCORNIK Marina; GODOY, Susana; TRABALÓN, José. “Ordenamiento y gestión de territorios vulnerables el caso de las localidades de Barranqueras y Fontana (AMGR)”. III Seminario Internacional. LA INTERDISCIPLINA EN EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL. Mendoza, Septiembre de 2005. ISSN 1667-3158.