

Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo | Universidad Nacional del Litoral

OBSERVATORIO URBANÍSTICO

Área Metropolitana Santa Fe-Paraná

índice

NÚMERO ESPECIAL: TALLER DE ESTUDIOS METROPOLITANOS
UNL - UNNE - UMSA
SPU - Secretaría de Políticas Universitarias

01. Presentación: Taller de Estudios Metropolitanos
02. Santa Fe - Paraná, Argentina (FADU-UNL)
03. Resistencia - Corrientes, Argentina (FAU-UNNE)
04. La Paz - El Alto, Bolivia (FAADU-UMSA)

Taller de Estudios Metropolitanos

Este número de la publicación del Observatorio Urbanístico Santa Fe-Paraná está dedicado al Proyecto "Taller de Estudios Metropolitanos" del Programa Fortalecimiento Redes Interuniversitarias III, aprobado por Resolución Nº 249/SPU/09 de la Secretaría de Políticas Universitarias del Ministerio de Educación de la Nación que desarrollan equipos de la Universidad del Litoral, la Universidad Nacional del Nordeste, ambas de Argentina, y la Universidad de San Andrés, Bolivia.

1. Acerca de los objetivos de la red y la presente publicación

En ese marco mencionado, el grupo de investigadores que presenta este trabajo, ha conformado una Red cuyos objetivos se plantearon en términos del estudio de las áreas metropolitanas en Latinoamérica, sus metodologías de abordaje y problemáticas características, intentando generar un importante salto cualitativo, cognoscitivo y documental, mediante la construcción de información orientada a la mejor comprensión de estos fenómenos y sus procesos de transformación espacial. Se propone asimismo contribuir a la toma de decisiones respecto de las acciones demandadas por los acuñantes problemas de las ciudades latinoamericanas, sus aglomeraciones y áreas de influencia y aportar en la generación de modos de gestión de información y de construcción

de políticas urbano-territoriales más democráticos y participativos para la macro-región.

En esta instancia se abordan las configuraciones metropolitanas de Santa Fe-Paraná; Resistencia-Corrientes, en Argentina y La Paz-El Alto, en Bolivia

Dichas áreas tienen como característica común y a la vez relevante, la doble centralidad conformando áreas metropolitanas a partir de la presencia de dos cabezas, contradiciendo el modelo tradicional de única centralidad. Por lo general, y con particularidades en cada caso, estas áreas se definen por la existencia de dos ciudades principales, por un alto grado de interrelación -física, social, económica, productiva, etc.- entre ellas, una cierta capacidad de autogestión para asumir emprendimientos infraestructurales de magnitud, la existencia de desbordes de alta especificidad funcional y progresivos avance en articulaciones institucionales y administrativas entre las distintas jurisdicciones gubernamentales-.

Resulta de interés comprender los procesos que contribuyeron al desarrollo de estos territorios y especular con las posibilidades futuras de cada uno de ellos. En este contexto surge la necesidad de intercambiar experiencias entre modelos metropolitanos, con el convencimiento que el encuentro potenciará análisis comparativos, abordando y debatiendo

sobre algunos objetivos planteados por el programa.

Entendiendo que el intercambio sobre estas cuestiones y particulares casos de estudio, -considerando enfoques de diversas disciplinas-, contribuye a la generación de conocimientos y de una mirada crítica necesaria para la identificación y el abordaje de las características y problemáticas de las metrópolis, la presente publicación pretende ampliar el marco de interacción e intercambio que este Taller de Estudios Metropolitanos promueve.

2. Acerca de la red y su marco institucional universitario

Las Universidades argentinas participantes de este Proyecto proyectan su labor en distintos contextos con el convencimiento que el conocimiento trasciende las fronte-

ras geográficas y asume un carácter universal. En el plano internacional la política de dichas universidades está orientada a internacionalizar su accionar favoreciendo la integración latinoamericana para la promoción del intercambio académico y científico.

El fin de esta labor conjunta es la de generar y fortalecer relaciones con otras Universidades vinculadas al trabajo en problemáticas de las áreas metropolitanas en Latinoamérica. Si bien dicho aspecto nos vincula con múltiples realidades diferenciadas, el presente Proyecto concentra su accionar –como un modo de generar una primera aproximación a la concreción de redes en la temática- en la particular conformación de ciertas áreas metropolitanas argentina y boliviana.

Universidad Nacional del Litoral

Los investigadores de la Oficina Estudios Urbanos en la Universidad Nacional del Litoral, han desarrollado el Proyecto PICT 2004 sobre el área Santa Fe-Paraná, cumpliendo una amplia tarea en investigación, formación de recursos humanos, extensión al medio y docencia de grado y postgrado. Cuentan además con experiencias de becas, formación de posgrado y pasantías en el país y en el exterior. Han participado de la conformación de la Oficina mencionada y de la coordinación de la tercera cohorte de la Carrera de Posgrado de Especialización en Gestión Urbana y la Maestría (FADU UNL). En la temática específica objeto de la presente, este equipo ha participado en diversas investigaciones vinculadas al sistema de asentamientos de las Provincias de Santa Fe y Entre Ríos, con particular énfasis en la región de la costa del Río Paraná y el área metropolitana de las cabeceras provinciales, lo cual le permite contar con un importante capital de conocimientos críticos y operativos al respecto. Cabe destacar el Proyecto de Extensión (UNL) "El fenómeno metropolitano: lineamientos para el desarrollo de estrategias e instrumentos referidos al caso Santa Fe-Paraná" (Director: Arq. Adrián Caballero, 1996) que se constituye en el principal antecedente de la problemática en el ámbito local, así como el proyecto apoyado por la SPU -en el marco del Programa Responsabilidad Social Universitaria- y recientemente concluido "Desarrollo, ordenamiento físico y turismo: Arroyo Leyes y su inserción en el circuito turístico de la costa santafesina". Destaca igualmente la experiencia interdisciplinaria "Estudio integral referido a la problemática de los corredores de transporte en la provincia de Entre Ríos". Específicamente, existe una importante experiencia con relación al conjunto de centros urbanos del área metropolitana Santa Fe-Paraná y su región, manifiesta en varias tesis de maestría. Respecto de Proyectos de investigación, caben destacar proyectos finalizados como "Reconocimiento y evaluación de las potencialidades del territorio Santa Fe - Paraná para fines turísticos" y "Desarrollo, ordenamiento físico y turismo: el área del Corredor del Paraná Medio como posible soporte de una nueva condición urbano territorial". Actualmente llevan adelante el programa PACT CAID Taller de Estudios Metropolitanos, que integra proyectos referidos a específicas problemáticas de manifestación metropolitana.

Sus integrantes son:

Héctor Floriani, Isabel Martínez de San Vicente, Mirta Soijet, María Laura Bertuzzi, Miguel Rodríguez, Graciela Mantovani, Raúl Tonini, Paola Bagnera, Mariana Melhem, María Celeste Peralta Flores, Valeria Gramaglia, Marcelo Mántaras, María Rosa Sánchez, Gisela Rausch, María Laura Visintini, Camila Costa.

Universidad Nacional del Nordeste

La Universidad Nacional del Nordeste desarrolla una sostenida actividad en la temática a partir del Instituto de Planeamiento Urbano y Regional “Brian Alejandro Thomson” (IPUR) de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU). Las disciplinas que aborda se orientan al tratamiento de la problemática urbana, ambiental, de gestión y ordenamiento de los asentamientos de la Región Nordeste Argentino. Las actividades de docencia, investigación y extensión se centran en el abordaje de los problemas que plantean los asentamientos humanos de la región y la contribución a su resolución técnica de forma planificada, holística, democrática, participativa y flexible. Actualmente se encuentra desarrollando el Proyecto de Investigación PI N° 50/05, denominado “Políticas Urbanas, Gestión Territorial y Ambiental para el Desarrollo Local, su aplicación en el contexto regional” el cual fue acreditado por la Universidad Nacional del Nordeste y además participa del PME- 2006-00461 “Proyecto para el fortalecimiento de las capacidades de apoyo a la investigación y servicios a terceros del Laboratorio de Cartografía Digital de la Facultad de Humanidades de la Universidad Nacional del Nordeste”. En la actualidad también se están ejecutando proyectos de extensión universitaria en el marco del Programa La Universidad en el Medio de la UNNE denominados “Pautas para la Elaboración del Código de Planeamiento Urbano Ambiental para el Municipio de Fontana” (Chaco) y “Ordenamiento Territorial del Ejido Municipal de la Ciudad de Presidencia Roque Sáenz Peña” (Chaco). Se trabajó hasta el año 2007 en el PICT REDES N° 09 “Políticas Urbanas, Estrategias Regionales y Desarrollo Local, las pequeñas localidades de áreas metropolitanas frente a las nuevas demandas de desarrollo local y regional” en coordinación con equipos de investigadores de las Universidades Nacionales de Rosario y La Plata, financiado por la Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica. Finalmente, se están desarrollando actividades en el marco del proyecto presentado para su acreditación denominado “Observatorios Urbanos para las Nuevas Políticas Urbanas Sustentables. El caso Gran Corrientes-Gran Resistencia” y la Agencia Abierta de Cooperación y Desarrollo (AACoDe), para definir los indicadores básicos para la construcción del observatorio y dar respuesta a las demandas de los Municipios de las Ciudades de Corrientes y Resistencia que contribuyan a la definición de estrategias compartidas para el desarrollo local.

Sus integrantes son:

Carlos Scornik, Julio César Borges Nogueira, Juana Caric Petrovic, Susana Margarita Godoy, María José Roibón, Carlos Rosa Marín, Valeria Schneider, Marina Scornik, Claudia Bassi.

Universidad Mayor de San Andrés

Por su parte, la Universidad Mayor de San Andrés, a nivel nacional se constituye en la más importante, alberga a 13 Facultades, 54 Carreras y los principales Institutos de Investigación científica del país. En el caso de la Facultad de Arquitectura, esta unidad tiene más de cinco décadas de actividad y dos carreras: Arquitectura y Artes. En el cuarto nivel ha desarrollado las Maestrías de Ordenamiento Territorial y Gestión Municipal y Arquitectura y Diseño Urbano. Cuenta con un Instituto de Investigaciones que aborda todos los niveles territoriales y también cuenta con un Centro de Recursos Pedagógicos que coadyuva la labor académica. El Taller de Proyecto de Grado, se desarrolla en el quinto nivel de la Licenciatura y es una de las modalidades de graduación que permite a los alumnos desarrollar temáticas vinculadas a la Arquitectura, Urbanismo y Ordenamiento Territorial, su duración es de un período académico anual y en su desarrollo cuenta con la guía de docentes que acompañan el proceso de investigación, análisis y respuesta garantizando la interdisciplinariedad requerida para el abordaje de la temática. En el presente caso el Taller, sistematizando todo lo investigado con carácter previo y con el uso de las bases de datos oficiales incorporará criterios relacionados con el proceso Constituyente que vive el país con el objeto de vincular la gestión pública, el diseño de políticas públicas y su expresión espacial. En esa dirección, además de configurar modelos interpretativos, identificará proyectos urbanos-arquitectónicos a ser desarrollados con el fin de comprobar la rigurosidad y validez de la base conceptual empleada.

Sus integrantes son:

David Barrientos

METROPOLIS ALTERNATIVAS

Las nociones de metrópoli y área metropolitana se originan a principios del siglo XX, en referencia a una ciudad madre donde se evidencian procesos tales como el crecimiento de áreas periurbanas, la extensión de los movimientos pendulares diarios a su alrededor, la urbanización policéntrica y la difusión de la urbanización y se irá consolidando a partir de la segunda mitad del siglo XX.

Las metrópolis contemporáneas se caracterizan por una extraordinaria difusión de la urbanización, el crecimiento continuo y la extensión hacia la periferia de los conglomerados urbanos, el aumento de la movilidad, el crecimiento del policentrismo, la constitución de redes, y por los cada vez más marcados procesos de inclusión-exclusión económica y social.

Las grandes metrópolis son también concentradoras de complejas problemáticas sociales, económicas, ambientales que se materializan en el territorio y requieren de un abordaje sistemático para su comprensión, identificación e intervención. Estos fenómenos, si bien reconocen patrones generales comunes, adquieren características particulares en cada configuración territorial. En América Latina, dichos procesos de urbanización y periferización se acompañan también con preocupantes rasgos vinculados a condiciones de precariedad definida por la pobreza urbana.

El reconocimiento y estudio de los procesos de metropolización, determinará el avance de distintas disciplinas que abordarían aspectos tales como la organización de los elementos territoriales componentes, la estructura social, la base económica, las áreas de influencia de las ciudades centrales así como la jerarquía e interrelaciones de centros dominantes y subdominantes entre otras cuestiones.

En este contexto, la metrópolis estaba definida por una serie de indicadores y caracterizada por una cierta unidad y cohesión, al menos físicas.

Los conceptos tradicionales fueron posteriormente interpelados ya que dejaban fuera la difusión de actividades en el territorio y la constitución de una dinámica que se independizaba de la contigüidad material (Castells, 1974) sustentada en los cambios de los modos de producción. Estos rasgos, ignorados por los enfoques tradicionales expresan claros atributos de las metrópolis contemporáneas y quedan evidenciados por la extraordinaria difusión de la urbanización, el crecimiento continuo y extensión hacia la periferia de los conglomerados urbanos, el aumento de la movilidad, el crecimiento del policentrismo, la constitución de redes y por los cada vez más marcados procesos de concentración económica y social.

La literatura disciplinar trata de describir, comprender y explicar estos diversos procesos, entre los que se encuentran distintas instancias de interjurisdiccionalidad que comparten la escala, pertinencia y posibilidad de abordar determinados problemas y los proyectos que permiten superarlos.

Las ciudades que nos ocupan, dan lugar a lo que Abba¹ reconoce como formación de institucionalidad en una escala regional. Esta situación de localidades que interactúan configurando una metropolitaneidad diferenciada, es definida también por Llop² como una interacción de ciudades intermedias, así como puede ser concebida como Región Metropolitana o la ya mencionada definición binuclear metropolitana. Independientemente de la denominación que le asignemos o las características que distinguen un tipo de otro, resulta indudable la necesidad de estudiar esta serie de "metrópolis alternativas", sus problemáticas, características y configuraciones relevantes.

1- ABBA, A. (2006): "Gestión de los espacios subnacionales metropolitanos, Nuevos ámbitos socio-territoriales huérfanos de institucionalidad", *Café de las Ciudades* año 5 - N° 50

http://www.cafedelasciudades.com.ar/politica_50_2.htm Artemio Abba,

2- LLOP, J. M. (2009): "Áreas Metropolitanas y/o Ciudades Intermedias?", *Coloquio Observatorio Urbanístico AMSFP, FADU UNL, Santa Fe*.

Las localidades del Área Metropolitana Santa Fe-Paraná: caracterización y estrategias de desarrollo¹

El ámbito metropolitano: medio natural y aspectos condicionantes²

El ámbito territorial se extiende atravesando el Valle Aluvial del Paraná que es una cubeta sedimentaria de gran extensión longitudinal con ancho variable entre 15 y 30 km, que comprende no sólo el canal principal del río, recostado en esta zona sobre su margen izquierda, sino también cursos menores, islas y lagunas, emergentes en períodos de aguas bajas y normales.

La margen derecha (Santa Fe) es baja, y por lo tanto inundable en períodos de aguas altas, la margen izquierda (Entre Ríos) es alta, y está conformada por la barranca.

Pertenece a la región geográfica llamada llanura pampeana, insertándose en la zona del Litoral. La región pampeana en general presenta una disponibilidad de recursos naturales que le permite integrarse fuertemente a los procesos económico-productivos del país; al tiempo que la proximidad del río Paraná influye de manera notable en la zona, provocando un clima de características mediterráneas, definido como templado pampeano, caracterizado por la inexistencia de cuatro estaciones bien delimitadas, arrojando una temperatura media anual estimada en 19°C y temperaturas promedio próximas a los 12°C en invierno y 26°C en verano. En el marco de estas franjas promedio, se desarrollan altas temperaturas 30-36°C

en la temporada estival, con un elevado porcentaje de humedad que se mantiene a lo largo del año.

Está sometida a montos de precipitaciones abundantes, decrecientes de noreste a sudoeste y con distribución casi regular durante el año. El promedio anual de precipitaciones que se registra es de 990,3 mm. El mes de mayor aporte es marzo, con un valor de 138,6 mm.

Los suelos son heterogéneos y las coberturas vegetales son de la formación del espinal en el área continental y el bosque en galería en el área insular y el borde fluvial.

Santa Fe es una extensa llanura que debido a su planicie, hace difícil el escurrimiento de las aguas, con la correspondiente formación de lagunas, arroyos y bañados.

Paraná se encuentra sobre una barranca viva elevada sobre la línea de ribera. Una particularidad de los arroyos interiores es que sus cauces, a medida que se dirigen a su desembocadura en el Río Paraná, se ahondan rápidamente entre paredes cada vez más altas y verticales.

1. CIUDAD DE SANTA FE

La ciudad de Santa Fe de la Vera Cruz, capital de la Provincia de Santa Fe, es cabecera del departamento La Capital y se ubica en el sector centro-este de la República Argentina, a orillas del Río Salado y de la Laguna Setúbal, ambos tributarios del Río Paraná.

1- El presente artículo es una síntesis crítica de fragmentos una serie de documentos que se mencionan al pie.

2- Para la descripción del sistema microregional, recurrir a SOIJET Mirta (2009): "Área Metropolitana Santa Fe-Paraná", en AAVV: *Observatorio Urbanístico Área Metropolitana Santa Fe- Paraná*, FADU UNL, Santa Fe, Enero 2009, Número 02.

Los límites del municipio son mayoritariamente fluviales: al este y el oeste los mencionados Río Paraná y Río Salado respectivamente; al norte, limita con la ciudad de Recreo; y al Sur, comprende el territorio entre el río Santa Fe y su confluencia con el Río Salado y las islas adyacentes hasta el Paraná.

Un rasgo a destacar en relación a la jurisdicción territorial del Municipio es que si bien ésta abarca un total de 26800 hectáreas, por sus mencionadas particularidades geográficas más de un 70% de esta superficie está conformada por ríos, lagunas y bañados.

1.a. Aspectos Económicos³

Santa Fe y su zona debieron originariamente su producción de riqueza a la explotación de la actividad ganadera, agrícola y forestal en las tierras que la rodean, a la industria frigorífica y posteriormente alimenticia. A partir de los años '60, con antecedentes en los '50, se genera en la ciudad un desarrollo industrial sostenido (particularmente de la manufacturera) en el marco de la segunda etapa de industrialización por sustitución de importaciones, que implica -al igual que en el resto del país- una redefinición de la estructura económica y social que impacta estructuralmente en los centros urbanos.

Paralelamente en su área de influencia inmediata (hinterland) se desarrolla la actividad de la cuenca lechera, de importancia tanto para el mercado interno como en la participación en el Mercosur. Se desarrolla asimismo un cinturón verde frutihortícola, actividades apícolas, avícolas, cultivos granarios y actividad pecuaria.

Por otra parte, en muchos de los centros poblados próximos a la ciudad central tienen lugar importantes actividades industriales que venden su producción en el país y en el extranjero, como en el caso del parque industrial de Sauce Viejo que constituyó un sustancial polo de desarrollo industrial.

Más allá de las grandes firmas empresarias, en general Santa Fe y su región se caracteriza por la prevalencia de un tejido empresario con fuerte presencia de pequeñas y medianas empresas.

Un rasgo que no puede omitirse con respecto a las actividades en la ciudad es que, además de ser un importante centro financiero -evidenciado en la presencia de numerosas entidades bancarias- y sitio de un considerable desarrollo de la actividad comercial, como capital político-administrativa de la provincia posee un fuerte desarrollo del sector público en todos sus niveles que garantiza un nivel básico de actividades administrativas y de control, es decir, de actividad económica estable generada a partir de la administración del Estado Provincial. Esto produce un ingreso a nivel estatal que resulta una ventaja significativa en momentos de recesión económica, fijando un piso de flujo económico para el consumo que el sector privado no siempre está en condiciones de garantizar.

Dentro de este espacio económico que puede describirse como polinuclear con cabecera en el conurbano de Santa Fe, la ciudad, además de su rol administrativo, se constituye en el centro más importante de la zona como proveedor de servicios comerciales, médico-asistenciales, educativos, financieros y bancarios.

1.b. Población

El Censo Nacional de población, hogares y vivienda 2001, establece un total de 369589 habitantes: 175661 varones y 193928 mujeres, habiendo registrado una tasa de crecimiento del 5,8% en el período intercensal 1991-2001 para la ciudad capital. Sin embargo, varias de las localidades del conglomerado indican un sostenido incremento intercensal que ronda entre el 20 y casi el 90%⁴. Sobre esta dinámica de crecimiento, la población estimada al 30 de junio de 2009 asciende a un total de 385.044 habitantes⁵.

3- Basado en "Plan Estratégico Santa Fe Siglo XXI. Prediagnóstico. Documento de Trabajo. Municipalidad de la Ciudad de Santa Fe". Cap. 2 y Cap. 5. sANTA Fe, 1998.

4- A modo de ejemplo de esta disparidad entre ciudad cabecera y conurbación, pueden mencionarse los incrementos poblacionales de Monte Vera en un 26,6%, Recreo en un 30,58%, Santo Tomé 32,65%, Arroyo Leyes 40,15% o Sauce Viejo con un 87,96%.

5- INDEC (2001): Población estimada al 30 de junio de cada año según tasa de crecimiento intercensal 1991/2001 por localidad.



Fig. 01: Imagen satelital Santa Fe-Paraná

Considerando el mencionado fenómeno de conurbación que la ciudad encabeza, el Aglomerado Gran Santa Fe (Santa Fe -La Guardia y Colastiné inclusive-, Santo Tomé, Sauce Viejo, Recreo, Montevera, Arroyo Leyes y San José del Rincón) estaría conformado por 451571 habitantes, de acuerdo al Censo Nacional de Población, Vivienda y Hogares 2001.

Se debe tener en cuenta en relación a la dinámica demográfica que, como ciudad central, Santa Fe es receptora de migrantes de los territorios del Norte y Oeste de la provincia y de otras provincias del noroeste e incluso de países limítrofes, rasgo que inevitablemente incide en la conformación de su población, en la oferta de mano de obra no calificada (que se incrementa) y en las demandas de salud, vivienda, educación, infraestructura urbana, entre otras, a las que debe atender el gobierno local.

Asimismo, Santa Fe recibe cotidianamente población que trabaja en ella pero reside en otra localidad, es decir un importante flujo de personas que ingresan y salen de la ciudad, pero que durante su permanencia utilizan sus servicios.

La Encuesta Permanente de Hogares en su onda del segundo semestre de 2004 señala que más de la mitad de la población ocupada lo está en Servicios Comunales, Sociales y Personales (42,5%) y en Comercio, Restaurantes y Hoteles (22,6%) y que el 22% de la población de mayores

ingresos percibe el 47,1% del ingreso. La población con necesidades básicas insatisfechas detectadas en las mencionadas localidades por el Censo 2001, suman unas 64833 personas, afectando aproximadamente a un 14,03% del total poblacional de las localidades involucradas. Dicho registro refiere a una condición anterior al fuerte período de crisis post 2001 -evidenciado en todo el país y con un especial énfasis en el Gran Santa Fe- que sin duda incrementa su dimensión. En este sentido, y según datos del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, un 36% de la población del Gran Santa Fe se encontraba bajo la línea de pobreza y un 17,1% bajo la de indigencia en el segundo semestre del año 2003. Dichos valores se redujeron en los últimos años alcanzando cifras de un 5,2% en lo referido a indigencia y un 14,8% a pobreza en el primer semestre 2009⁶.

1.c. Equipamientos: salud y educación

La Ciudad de Santa Fe cuenta con 33 centros de salud de atención en medicina general de dependencia provincial, 6 Hospitales y 2 Policlínicos⁷.

En materia de salud pública, implica un gran aporte la firma -con fecha 22/04/09- del contrato para la construcción de la primera etapa del nuevo Hospital Iturraspe de la ciudad de Santa Fe, instalación regional de alta complejidad a emplazarse en el Norte de la Ciudad. La red de atención

6- INDEC (2009): "Encuesta permanente de hogares. Línea Histórica de Pobreza e Indigencia (2003 en adelante)"

7- INDEC - IPEC. Año 2000



Fig. 02: Imagen aérea nudo circulatorio de ingreso a Santa Fe, previo a la reconstrucción del Puente Colgante.

integral de la salud que busca materializar el Gobierno provincial se completa por un lado, en el marco del segundo nivel de atención a la salud, con el proyecto para el Centro de Especialidades Médicas Ambulatorias de Santa Fe (CEMAFE, con convocatoria a licitación firmada el 20/11/09), establecimiento destinado a atender a las prácticas de alta complejidad que puedan desarrollarse en el ámbito ambulatorio conemplazamiento en el sector céntrico de la ciudad; por otro lado, en lo que respecta a Atención Primaria de la Salud, se prevé la construcción de cinco Centros de Atención Primaria de la Salud (CAPS) dispersos en la planta de la ciudad.

La educación pública se encuentra extendida en los niveles inicial, medio y superior a través de numerosos establecimientos educativos, a los que se suma una serie de instituciones privadas, en su mayoría confessionales católicas.

La ciudad cuenta con 73 jardines de infantes, 110 escuelas primarias comunes diurnas, 14 escuelas primarias comunes nocturnas, 11 centros educativos de nivel primario para adultos, 40 escuelas de enseñanza media, 10 escuelas de enseñanza media privadas transferidas, 3 escuelas de enseñanza media transferidas, 13 escuelas de enseñanza media para adultos, 17 escuelas de educación técnica, 4 escuelas técnicas transferidas, 3 escuelas de educación técnica privadas transferidas, 3 escuelas técnicas, 2 escuelas normales y

centros de nivel superior transferidas, 3 escuelas privadas con nivel medio y superior transferidas, 14 escuelas especiales, 2 escuelas especiales transferidas, 2 escuelas de artes visuales, 3 organismos musicales, 6 centros de educación física, 1 centro de perfeccionamiento técnico docente (educación física), 11 centros de capacitación laboral, 1 centros de formación profesional transferido, 31 centros de alfabetización y 26 talleres de educación manual independientes⁸.

Como complemento de la formación obligatoria, funcionan diversas instituciones con una amplia oferta académica, entre los cuales se destaca el Liceo Municipal y una serie de institutos de educación terciaria no-universitaria públicos y privados.

Funcionan en la ciudad tres universidades, dos de las cuales son públicas y de acceso libre y gratuito. La Universidad Nacional de Litoral (UNL) cuenta con 9 facultades, 1 Instituto Superior, 4 Escuelas Universitarias y diversos Institutos científico-tecnológicos, abarcando con sus 33 carreras de pregrado, 46 de grado -a las que se suman posgrados y carreras a distancia- la formación en todas las ramas de las Ciencias, en Humanidades y Tecnología; y la Universidad Tecnológica Nacional (UTN), donde se estudian más de 26 carreras de grado -Ingenierías- y un número importante de carreras cortas y de posgrado; más una tercera de gestión privada que es la Universidad Católica de Santa Fe (UCSF)

9- INDEC-IPEC. Máximo nivel de alfabetización alcanzado según Censo 2001. Población urbana y rural de 15 años o más, según departamentos y grupos de edad.

10- Este concepto es usado por la arq. Isabel Martínez de San Vicente, en "La naturaleza arquitectónica de las ciudades de reciente formación", Cuaderno del CURDIUR Nº 6 en alusión a la conformación o profunda transformación que se produce como consecuencia de los cambios en el sistema productivo que marca del ingreso de Argentina en los mercados internacionales, en las últimas décadas del siglo XIX cuando evolucionan desde la ciudad instrumento de la conquista o asiento del poder a su condición de ciudad como instrumento de puesta en producción del territorio.

con sus 7 facultades.

La UNL recibe alrededor de 25 mil alumnos de los cuales 11000 provienen de localidades que no pertenecen al Departamento La Capital de la Provincia de Santa Fe y se encuentra asimismo preparada para albergar a estudiantes de diversas latitudes. En la UTN concurren algo más de 2.600 estudiantes de los cuales 500 son del interior del país.

Un rasgo a destacar es la presencia de centros de investigación de los más prestigiosos del país, tanto en número como en calidad de investigadores y programas, dependientes del Consejo de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET).

El nivel superior universitario reúne alrededor de 41400 alumnos en distintas disciplinas, de lo que deriva que casi un 9% de la población asiste o ha asistido a una casa de altos estudios⁹.

Estos equipamientos definen un rol de la ciudad vinculado a las actividades culturales y educativas de máximo nivel que la posicionan como un polo científico-tecnológico capaz de brindar servicios para el sector productivo estatal y privado e inciden en su base económica.

1.d. Urbanización e infraestructuras

La ciudad, fundada por Juan de Garay en 1573, se desarrolla con un epicentro en el centro-sur de la ciudad, a partir de la localización del puerto y siguiendo hacia el norte, la conformación en damero continuo, jerarquizado por la secuencia de bulevares de ronda. El tejido en su morfología, no obstante, muestra las particularidades propias de las ciudades de reciente formación¹⁰: heterogeneidad tipo-morfológica, presencia de fragmentos segregados, alta incidencia de las infraestructuras económicas, procesos de reconversión de grandes usos parcelarios obsoletos y procesos incipientes de expansión suburbana.

Su área "interior" está delimitada por la Circunvalación Mar Argentino (Ruta Na-

cional A007). En la actualidad, el trazado de esta avenida llega hasta el Hipódromo de las Flores, donde se prevé el nudo vial de enlace con la Ruta Provincial 70.

El soporte infraestructural en materia de rutas y autopistas se materializa en una vasta red que garantiza la conexión de la ciudad con el resto de las ciudades de la provincia y del país.

La Ruta Nacional Nº 168 es la conexión entre los dos polos metropolitanos, salvando la distancia de 25 Km entre Santa Fe y Paraná a través de una serie de obras de arte en las que se destacan el túnel subfluvial Uranga-Sylvestre Bagnis (Ex Hernandarias) y el puente Nicasio Oroño, que constituye su vínculo con la Mesopotamia Argentina y una vía vital en la ruta comercial Este-Oeste (intersección del eje central bioceánico) y Norte-Sur del Mercosur, siendo por ello foco de importantes intervenciones, como la ya emprendida transformación en Autovía de la Ruta Nacional Nº 168, entre el Río Colastiné y el acceso hasta dicho túnel, con fecha de finalización para septiembre-octubre del año 2010.

Esta obra, realizada con fondos provinciales sobre jurisdicción nacional, se propone la optimización de las condiciones del tránsito en el mencionado tramo de la Ruta Nacional Nº 168 que, además de formar parte del Corredor Bioceánico Central, es la única vía de ingreso y egreso a Santa Fe desde el cardinal Este.

En el sector comprendido entre La Guardia y el acceso al puente sobre el río Colastiné, la ruta pasó a tener cuatro carriles en lugar de dos. Por otro lado, el acceso a Colastiné Sur desde Santa Fe, que tenía doble sentido de circulación, ahora tendrá sentido único. Como vía de salida se construyó un puente a alto nivel que cruza la Ruta 168 y tiene doble sentido, hacia Santa Fe y Paraná, quedando así definido el enlace.

Dentro de esta gran obra, Vialidad Nacional ha reparado especialmente en la ejecución de los puentes aliviadores que requiere la

ampliación de la Ruta: el primero, de 10 metros de luz, facilitará la comunicación desde La Guardia hacia la ciudad de Santa Fe o la Ruta Provincial Nº 1; el segundo puente está emplazado sobre la laguna La Guardia y tiene una luz de 41 metros; y el tercero, con 20 metros de luz, se ubica sobre la laguna Ramírez.

Si bien el puente de mayor envergadura -526 metros de luz- que contempla la obra se encuentra sobre el Río Colastiné, el proyecto involucra una serie de trabajos adicionales posteriores que consisten en: tres puentes aliviadores más (Nº 9, Nº 10 y Nº 11), puentes auxiliares (Aliviador Nº 9 norte y sur), construcción de la segunda calzada, repavimentación de la existente, ejecución de banquinas pavimentadas, iluminación y señalización.

Continuando con la descripción de los principales ejes conectores, la Ruta Nacional Nº 19 llega a la ciudad desde Córdoba -que dista 340 Km- atravesando por importantes ciudades de la provincia santafesina. Actualmente se encuentra en construcción el proyecto para la Autovía sobre la Ruta Nº 19, conexión estratégica que beneficia a los departamentos La Capital, Castellanos y Las Colonias. La transformación en Autovía de la Ruta Nacional Nº 19 entre las ciudades de Santo Tomé y Frontera, obra totalmente a cargo del Gobierno Provincial, tendrá como resultado -estimada su conclusión para fines del año 2010- una vía de dos carriles por mano, que beneficiará a una importante región productiva de Santa Fe, además de contribuir a la mejora en la circulación y a la agilización del tránsito en el Corredor Bioceánico, punto clave en el crecimiento de la Región Centro y la Comunicación con el Mercosur.

La Ruta Nacional Nº 11 conecta, hacia el Norte, con el noreste santafesino y las provincias argentinas de Chaco y Formosa (y desde éstas, con la República de Paraguay), y hacia el Sur, con el Aeropuerto de Sauce Viejo y la ciudad de Rosario, man-

teniendo en este tramo un trazado paralelo al de la Autopista "Brigadier López". Esta última comunica también Santa Fe y Rosario, permitiendo continuar hacia el sur por la Ruta Nacional Nº 9 y arribar a la ciudad de Buenos Aires.

La Ruta Provincial Nº 1 continúa hacia el noreste de la provincia hasta la ciudad Reconquista y de allí a Chaco; y la Ruta Provincial Nº 70 comunica la ciudad con Esperanza y Rafaela.

La Estación Terminal de Ómnibus Gral. Manuel Belgrano funciona como puerta de acceso a todo el litoral argentino y a los países de su límite oriental, a partir de unas 58 empresas de transporte que, con una amplia cobertura geográfica, aseguran un movimiento constante de pasajeros y visitantes.

El enlace ferroviario desde y hacia la ciudad, está constituido por las líneas del Ex Ferrocarril General Bartolomé Mitre (trocha ancha) y del Ferrocarril General Manuel Belgrano (trocha métrica). La red Belgrano Cargas, operada en forma estatal, une Buenos Aires con Santa Fe y se extiende hasta Resistencia-Barranqueras hacia el Norte, y hacia La Quiaca por el noroeste hasta llegar a Chile y Bolivia (habilitación de la bitrocha San Francisco-Santa Fe, mediante). La línea del Ex Ferrocarril Mitre comunica a la ciudad con el resto del centro y norte del país y con Buenos Aires. En cuanto a transporte de cargas, la totalidad de la línea está concesionada a la empresa Nuevo Central Argentino (NCA), siendo el mayor transportador de cargas en el país. La infraestructura existente del sistema ferroviario -en buena parte desmantelado durante los años '90- significa una valiosa logística para cualquier estrategia de desarrollo de la región, por lo que su reactivación o refuncionalización resulta una cuestión pendiente.

El acceso aéreo se realiza a través del aeropuerto de Sauce Viejo, que ha sido desde su origen en 1955 la estación aérea tanto para Santa Fe Capital, a pesar de encon-



Fig. 03: Santa Fe, imagen área central y borde portuario

trarse bajo jurisdicción de otro municipio no aledaño, como para sus localidades vecinas y el Gran Paraná. Ubicado a aproximadamente 15 km al sudoeste de Santa Fe, recibe vuelos de Aerolíneas Argentinas y Sol Líneas Aéreas, provenientes de la Capital Federal y Rosario.

1.e. Gestión urbana y marco normativo¹¹

El área a cargo de la ordenación territorial en el Municipio de Santa Fe es la Secretaría de Planeamiento Urbano, una de las ocho que integran el Departamento Ejecutivo Municipal.

2. CIUDAD DE PARANÁ

La ciudad de Paraná, capital de la Provincia de Entre Ríos, se encuentra ubicada sobre la margen izquierda del Río Paraná, a 31°43' de latitud Sur y a 60°32' de longitud Oeste, en la Mesopotamia argentina. Es asimismo cabecera del departamento homónimo, que dista unos 470 Km de Buenos Aires, capital federal del país, y unos 25 Km de la vecina ciudad de Santa Fe.

El ejido municipal tiene como límites al Norte y Oeste al Río Paraná y el río Paracao, al Sur el arroyo Los Berros y al Este el arroyo Las Tunas; abarcando una superficie de 137 Km².

Se trata de una zona surcada por arroyos y de relieve irregular que conforma una llanura ondulada con diferencias máximas

de nivel de 40 m aproximadamente, con la característica presencia de las barrancas cercanas al río Paraná, respecto del cual alcanza un nivel máximo de 85 metros. La cota IGM varía entre 98,15 m y 16,14 m en su punto mas bajo.

Su clima pampeano fuertemente influido por el entorno fluvial -también definido como húmedo mesotermal- arroja una temperatura promedio anual de 18,3°C, con máximas/mínimas de 33°C/18°C en verano, y 18°/7°C en invierno, llegando en ocasiones a valores extremos que superan los 40° C en verano y valores por debajo del cero en invierno. La precipitación media anual es de 1024 mm, concentrándose en el semestre que va de octubre a marzo el 70 % del total, y los vientos son suaves y moderados como los que caracterizan a la región en general.

2.a. Aspectos económicos

Las características económicas de Paraná en la actualidad contienen rasgos de la gran diversidad de actividades que -en distintos momentos de su historia- motorizaron el crecimiento de su economía.

En el mapa económico actual aparecen actividades primario-extractivas y de producción y servicios vinculadas a la ganadería. En el mismo orden se verifica la existencia de servicios a la producción agrícola originados en el proceso de expansión de la agricultura desplegado a partir de mediados del siglo XIX.

11- Apartado ya publicado en el presente boletín. Al respecto, recurrir a: BERTUZZI, Ma. Laura, "Normativa del Área Metropolitana. Primeros avances", en AAVV: Observatorio Urbanístico Área Metropolitana Santa Fe- Paraná, FADU UNL, Santa Fe, Enero 2009, Número 02.



Fig. 04: Paraná. Acceso al Túnel Subfluvial

La actividad industrial, por su parte, se reconoce en algunos establecimientos relativamente grandes, impulsados por el proceso de sustitución de importaciones, numerosos establecimientos pequeños y medianos, desarrollados como servicios propios del proceso de urbanización y -por último- la industrialización promovida por vía del asentamiento promocional en el parque industrial.

Sin embargo, el rasgo dominante en la configuración de las particularidades económicas de la ciudad está dado por su rol político e institucional. La dinámica cotidiana de la ciudad está fuertemente ligada a la intensa vida relacionada a la administración pública, dado que Paraná, como capital provincial, centraliza el funcionamiento de los Poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial, con un peso significativo en términos ocupacionales. De este modo se perfila actualmente como una ciudad proveedora de servicios, con fuerte peso de la actividad pública.

En cuanto al turismo, de carácter eminentemente receptivo interno y recreacionista, convoca a visitantes por el atractivo natural y su borde costero, y por ser sede de diversos eventos (deportivos, convenciones, etc.) que contribuyen a dinamizar el sector. La creciente toma de conciencia del gran potencial turístico de Paraná derivado, entre otros aspectos, de su privilegiada localización frente al río, ha orientado la planificación a identificar a esta actividad

como uno de los principales vectores para su desarrollo.

2.b. Población

Los datos oficiales obtenidos a partir del Censo 2001 señalan un total de 237.968 235967 habitantes¹², de los cuales 113221 112178 son varones y 124747 123789 mujeres, habiendo registrado una tasa de crecimiento del 12,25% en el período intercensal 1991-2001. La proyección a 2010 es de 300.105 habitantes. Representa un 74,8% del total departamental, el cual al mismo tiempo concentra un 27,6% de la población total a nivel provincial. En gral los censos van sacando cifras provisorias y la definitiva demora como 5 años. Unas serán las prov. y otras las def. Poné las que quieras.

Como toda capital de provincia, Paraná participa del fenómeno de la migración intraprovincial, siendo foco de atracción de los migrantes del interior y a la vez expulsora de población, particularmente juvenil.

Considerando el fenómeno de conglomeration que la ciudad encabeza, el Aglomerado Gran Paraná (Paraná, San Benito, Oro Verde, Colonia Avellaneda y Sauce Montrull) estaría conformado por 247587 habitantes, de acuerdo al Censo Nacional de Población, Vivienda y Hogares 2001.

El censo 2001 incorporó una consulta aplicable a ciudades "interrelacionadas" que incluyó a Paraná y también a Santa Fe



Fig. 05. Paraná. Costanera. Plaza de las naciones. Atrás Puerto Viejo.

pretendiendo indagar sobre la población que reside en la ciudad y trabaja en la otra. Los resultados no son significativos de la vinculación ya que la cuestión laboral es una de las motivaciones de los desplazamientos.

La Encuesta Permanente de Hogares del segundo semestre de 2004 señala que más de la mitad de la población ocupada lo está en Servicios Comunales, Sociales y Personales (46,6%) y en Comercio, Restaurantes y Hoteles (22,36%). y que el 22% de la población de mayores ingresos percibe el 44,6% del ingreso.

2.c. Equipamientos: salud y educación

La ciudad de Paraná es sede de dos Hospitales Provinciales de Alta Complejidad (general-adultos y materno-infantil) que son referentes y reciben derivaciones del interior de la Provincia; un Hospital Provincial Neuropsiquiátrico; un Hospital Geriátrico y un Hospital Militar con alcance Regional.

Se encuentra en proceso de construcción (compra de terreno y licitación) un nuevo hospital polivalente de mediana complejidad en la zona sur de la ciudad, que se convertirá en un centro de referencia regional y contribuirá a descomprimir el actual sistema de prestadores de salud de la ciudad capital. Habiéndose realizado la firma del Convenio para su construcción y dotación de equipamiento con fecha 20/03/09, se prevé la inauguración de sus

instalaciones en un plazo de entre 24 y 30 meses.

En cuanto a la Atención Primaria de la Salud (APS) se encuentran, distribuidos en diferentes zonas de la ciudad, 22 centros de salud y un hospital de baja complejidad que dependen de la Secretaría de Salud de la Provincia; dos postas sanitarias y un hospital de día (general) dependientes de la Municipalidad.

Por otra parte, en la actualidad un 63,8% de la población residente en la ciudad de Paraná cuenta con algún tipo de cobertura por obra social y/o plan de salud privado o mutual, porción de la población que a su vez es representativa del 77,12% del total del departamento Paraná, índices que están reflejando una cobertura satisfactoria dentro de la ciudad central¹³.

En el aspecto Educativo la ciudad cuenta con Instituciones que abarcan los distintos niveles de enseñanza: Nivel Inicial, Nivel Primario, Nivel Medio con diversas especificidades, Nivel Terciario, formación a nivel de Grado y Posgrado, así como numerosos centros de educación formal y no formal para adultos.

Para el año 1997¹⁴ se registraban en la ciudad 9 establecimientos de educación común y 2 artísticos (danzas y artes visuales) en el ámbito estatal, y 6 establecimientos en el orden privado.

La propuesta de formación a nivel de grado y posgrado más convocante es la de la Universidad Nacional de Entre Ríos

13- Porcentajes en base a datos del INDEC. 2001.
- Departamento Paraná, Provincia de Entre Ríos. Población por cobertura por obra social y/o plan de salud privado o mutual según sexo y grupos de edad.

- Provincia de Entre Ríos. Por Departamento, Municipios y Juntas de Gobierno. Población por cobertura por obra social y/o plan de salud privado o mutual según sexo y grupos de edad.

14- Según la Estadística Censo Escolar, Relevamiento Anual 1997- Dirección Planeamiento Educativo- Provincia de Entre Ríos.



Fig. 06. Paraná. Arroyo Antoñico en la zona de Puerto Viejo.

(UNER) a través de sus cinco unidades académicas en Paraná y su asentamiento en Oro Verde, con una oferta académica que incluye 8 carreras de grado y demás posgrados y maestrías. Asimismo, la Universidad Tecnológica Nacional (Facultad Regional Paraná) ofrece un importante programa de capacitación en diferentes ramas de la Ingeniería a través de 4 tecnicaturas, 3 carreras de grado y carreras y cursos de posgrado. La oferta académica queda completa, dentro de su jurisdicción, por la Universidad Católica Argentina (UCA-Sede Paraná), que implementa en dos facultades y un instituto áreas disciplinarias humanísticas como Psicología, Educación y Derecho y, en forma reciente, con la Universidad Autónoma de Entre Ríos (UADER) que cuenta con 3 facultades en Paraná y una en Oro Verde, con una amplia oferta académica que se aproxima a las 80 opciones de estudio entre tecnicaturas, profesorados, traductorados y licenciaturas. Esta Universidad está gestionando el proyecto y la construcción de un campus al sur de la Ciudad.

Además de esta estructura académica propia resulta relevante la oferta educativa a nivel regional dentro de la cual se destaca la Universidad Nacional del Litoral, que cumple un rol no menospreciable en la formación de los profesionales de la ciudad de Paraná y zonas aledañas.

En Paraná se registra una cifra de 78065 habitantes (32,8% del total de la ciudad)

que acceden a algún nivel educativo, siendo los niveles terciario y universitario concentradores del 13,4% de la población alfabetizada, con lo que se alcanza una tasa que se aproxima a la de la ciudad de Rosario, una de las más altas del país¹⁵.

2.d. Urbanización e infraestructura

Se puede referir al proceso de conformación de la ciudad en relación a las características del medio natural, en particular a las cuencas de los arroyos y las barrancas ribereñas que permite resumir una suerte de dialéctica entre esas barreras físicas que imposibilitaban la continuidad y obras de infraestructura que la restablecían. Esto no implica desconocer fenómenos típicos de agregación pero con notables discontinuidades sumado a procesos de extensión a lo largo de los ejes de conexión territorial. La presencia del Río Paraná ha operado, tanto históricamente como en la actualidad, como un factor determinante en el desarrollo de la ciudad permitiendo el abastecimiento confiable de agua, la utilización con fines de navegación, turismo, pesca y recreación. Los arroyos como sistemas de escurrimiento naturales insertos en la trama, implican factores favorables y desfavorables para la calidad de vida de su población. Al tiempo que su valor morfológico caracteriza áreas con fuerte contenido paisajístico y recreativo, pudiendo eventualmente constituir pulmones dentro de la mancha urbana, que

por causas de diversa índole han devenido en focos con distintos niveles de degradación. Resultan particulares en esta ciudad la localización de áreas de precariedad urbana a lo largo de los cursos de agua, en sectores centrales como también un cordón periférico definido por conjuntos habitacionales.

El esquema de rutas que confluyen a la ciudad de Paraná, configura un buen sistema jerarquizado de vínculos territoriales que se despliegan en abanico relacionando a la ciudad a distintas escalas: con toda su área de influencia (en la que conforma un esquema radio-céntrico de poblaciones a una distancia entre 40 y 60 Km.) y con importantes centros departamentales, provinciales y nacionales como Corrientes, Santa Fe y Capital Federal, e internacionales como la República Oriental del Uruguay y el sur de Brasil.

Dentro de los accesos y enlaces que soporan la integración y potencian la relevancia centralizadora de la ciudad se destacan: La Ruta Provincial N° 11, que comunica Paraná con Diamante-Victoria-Gualeguay. Constituye el acceso a la ciudad desde Buenos Aires y Rosario (por Brazo Largo y el Puente Rosario-Victoria respectivamente), atraviesa Oro Verde para finalmente, dentro del casco urbano, articularse con Av. Ramírez: la "ronda" del macrocentro urbano y principal eje conector intraurbano norte-sur atravesando áreas totalmente consolidadas.

La ex Ruta Provincial N° 131 une Paraná con Nogoyá y atraviesa todo el centro de la Provincia de Entre Ríos, eslabonando en su recorrido asentamientos menores que se hallan en el área de influencia de la ciudad de Paraná y a San Benito en el entorno inmediato.

La Ruta Nacional N° 18 nace sobre la traza de Avenida Almafuerte, importante eje vertebrador central de la extensión Este del área urbana de Paraná. Esta Ruta conecta Paraná con Villaguay en el centro de la Provincia, pasando por Viale y Con-

cordia, la segunda ciudad de la Provincia. Más adelante, se abre la Ruta N° 12 que conduce a la Paz y a la capital correntina, y la Ruta N° 127 que se dirige a Federal.

El acceso Norte atraviesa una zona de chacras y conecta directamente con Avenida de Circunvalación y la salida del Túnel Subfluvial, constituyéndose como nexo importante en la agilización del tránsito regional y del MERCOSUR.

El vínculo de mayor intensidad del sistema se establece a través del Túnel Subfluvial entre Santa Fe y Paraná, concentrando un fuerte intercambio diario de personas, actividades, bienes y servicios. Dada la vital importancia de éste último, todos los Planes que se fueron formulando tratan en forma apartada la reformulación del vínculo con la ciudad de Santa Fe -correspondiente a la ya tratada Ruta Nacional N° 168 que incluye en su camino obras de gran porte como el Túnel Subfluvial, aliviadores en todo el recorrido, puente sobre el río Colastiné, puente Oroño en Santa Fe-, eje en el que la superposición de escalas despliega una situación especialmente problemática cuya resolución se torna ineludible. Si bien las antes descriptas obras en la ciudad de Santa Fe sobre la ruta en cuestión implican una mejora considerable, el sistema continuaría siendo deficitario principalmente en referencia al Túnel, cuya capacidad operativa podría verse colmada. En este complejo contexto, se plantea como propuesta -considerando la ubicación del Nuevo Puerto de Santa Fe en un punto cercano al canal de navegación y el nuevo cruce con Santo Tomé y de allí hacia las autopistas a Rosario y Córdoba- la ubicación de la cabecera de una nueva conexión vial (Puente Santa Fe-Paraná) en el borde Oeste de la ciudad, cuya factibilidad debe ser integralmente estudiada. La posibilidad de que la conexión sea de carácter ferroviario aporta mayores ventajas para el desarrollo económico de la región al multiplicar las opciones modales de transporte, permitiendo en un radio de

escasa distancia, la intermodalidad de los transportes viales, ferroviarios, fluviales y aéreos, por la cercanía de esta conexión con dos equipamientos aeroportuarios. En cuanto a los avances sobre el nuevo puente, por Decreto Provincial se conformó en noviembre de 2009 una Unidad Especial de Proyecto para llevar adelante los estudios necesarios en la Provincia de Entre Ríos, integrando a Paraná como cabecera provincial de la región.

El servicio ferroviario en la Mesopotamia era efectuado por el Ferrocarril Nacional General Urquiza, el cual fue concesionado a América Latina Logística y limitado en sus servicios, funcionando actualmente el transporte de carga.

En 2008 se formalizó la creación de la Unidad Ejecutora Ferroviaria de Entre Ríos (UEFER), destinada a recuperar y mejorar la infraestructura ferroviaria en la Provincia, generando las condiciones para que la operación de redes ferroviarias, tanto de pasajeros como de carga, mejoren su eficiencia.

En lo referente al transporte aéreo, la ciudad cuenta con el Aeropuerto General Justo José de Urquiza, de primera categoría, ubicado a 10 Km al sureste del centro de la ciudad de Paraná, sirviendo a la Provincia de Entre Ríos y al área del AMSFP. Su operación es de cabotaje y realiza mayoritariamente vuelos directos a Aeroparque Buenos Aires, algunos a Córdoba y el último servicio incorporado -a partir de enero de 2010- hacia Mar del Plata, reservando los vuelos internacionales sólo para aquellos de carácter oficial. Actualmente sólo la línea aérea LAER (Líneas Aéreas de Entre Ríos) opera en forma regular y LADE con vuelos semanales a Buenos Aires y al sur del país que utiliza las instalaciones militares.

La actividad fluvial se caracterizó por la presencia de dos puertos importantes como lo fueron el de Bajada Grande y el Puerto Nuevo, que actualmente se encuentran inactivos.

Finalmente, la utilidad del modo automotor de pasajeros se desarrolla en la Estación Terminal de Ómnibus de la ciudad, equipamiento trasladado y construido a fines de los años 80.

2.e. Gestión urbana y Marco

Normativo ¹⁶

La Secretaría de Planificación e Infraestructura es la repartición del Municipio de Paraná encargada del planeamiento urbano de la ciudad.

3. ESTRATEGIAS DE DESARROLLO COMPARTIDAS

3.a. Escala local

En buena medida los antecedentes que se exponen están vinculados antes y ahora, al afianzamiento de la conexión física entre ambas ciudades. Esta claro: de no mediar el río, la existencia de este fenómeno no se discutiría. Los puentes resultan construcciones que suscitan profunda atracción por las sugerencias que despiertan: a lo resistente, a lo estético y simbólico, a lo funcional, a lo cultural e histórico, a lo estratégico, a lo defensivo.

Indagaciones recientes en la prensa, fundamentalmente en medios gráficos¹⁷ han permitido dar cuenta de una serie de gestiones que, desde la segunda década del siglo XX, apuntaban a formalizar el proyecto y la construcción de un puente entre Paraná y Santa Fe. El mismo se plantea como carretero y ferroviario y las iniciativas están avaladas tanto desde el sector público como desde las fuerzas vivas y permiten traslucir lo que el término comporta: unión, comunicación, continuidad, seguridad, dominio y desafío.

3.b. Escalas Área Metropolitana - Región Metropolitana

El reconocimiento de un "espacio metropolitano" por parte de Paraná y Santa Fe y sus respectivas provincias, se ha hecho

16- Apartado ya publicado en el presente boletín. Al respecto, recurrir a: SOISET, Mirta "Antecedentes de un reconocimiento normativo institucional del AM para el caso Gran Paraná", en AAVV Observatorio Urbanístico Área Metropolitana Santa Fe-Paraná, Santa Fe, Octubre 2009, Número 03.

Basado también en: Código Urbano del Municipio de Paraná, Ordenanza N° 8563, Subsecretaría de planificación y gestión del desarrollo, Municipalidad de Paraná, Paraná, Entre Ríos, 1^a Edición 2006. Paraná se proyecta, apuntes para el Plan Urbano, Subsecretaría de planificación y gestión del desarrollo, Municipalidad de Paraná, Paraná, Entre Ríos, Versión 2007.

17- Realizadas por la arq. C. Mariana Melhem en el marco de sus actividades de investigación.



Fig. 07: Paraná. Parque Urquiza. Danza de las flechas.

presente en una serie de instrumentos técnicos y gestiones de tipo político, efectuados bajo enfoques más bien estratégicos que dan cuenta del interés históricamente presente de crear nexos entre ambas ciudades.

En 1956 se origina la Comisión Interprovincial Pro-Túnel, conformada por entidades empresarias de ambas Provincias a favor de la construcción de la obra.

La Declaración de Sauce Viejo en 1960 es un acuerdo entre los gobernadores Uranga y Silvestre Begnis para la ejecución de la obra. Luego de una sucesión de Leyes de ambas provincias queda aprobado el Tratado interprovincial para Túnel Subfluvial "Hernandarias", inaugurado en 1969. En la Declaración de Santa Fe (1998), los gobernadores Obeid y Busti garantizan las vías de comunicación entre Paraná, Santa Fe y sus zonas de influencia por su valor estratégico regional como alternativa complementaria y no competitiva con Rosario-Victoria, e instrumentan la planificación del desarrollo regional estratégico.

El Convenio Ente Interprovincial Túnel Subfluvial Hernandarias-Universidad Nacional de Córdoba (1999) define un proyecto para la nueva conexión física Paraná-Santa Fe en el marco de un informe de estudios realizados por el Instituto Superior de Ingeniería de Transporte sobre el uso del túnel y sus perspectivas.

Mediante la Declaración de Paraná (1999), los gobernadores Obeid, Mestre y

Busti garantizan tomar las medidas para lograr terminar la autovía Paraná-Santa Fe e iniciar estudios para la localización de un Centro Intermodal de Transferencia de Cargas.

El Convenio para la integración y el desarrollo de Santa Fe y Paraná (2000) propone un marco para el accionar eficiente por mejor calidad de vida a partir de la competitividad del conjunto. Asimismo, se constituye el Comité de Coordinación y se definen objetivos de trabajo.

La Agencia de Planificación Área Metropolitana Santa Fe-Paraná (2005) implica el reconocimiento de un área aglomerada de localidades más pequeñas y diferenciadas jurisdiccionalmente que ameritan la consideración de esa escala de planificación. Así lo entendieron las Secretarías de Planeamiento de ambos municipios, la Corporación para el Desarrollo de Paraná y el Foro de Santa Fe (entidades no gubernamentales) para definir la creación de esta Agencia. Se trata de una entidad de político-técnica de integración voluntaria, público-privada y permanente, que posee un Comité Ejecutivo y vocalías, en un número flexible de forma de permitir incorporaciones en el futuro. Su principal objetivo instrumental es el de elaborar las bases de un Plan Maestro Conceptual de Desarrollo para el Área que posibilite la convocatoria a los estamentos públicos, técnicos y comunitarios para consensuar sus actuaciones futuras sobre el sector en



Fig. 08: Paisaje del área insular

beneficio de la consolidación de esta área Metropolitana binuclear incipiente.

Hasta el momento no tuvo implementación. Sin embargo, es claro que no se han desarrollado las herramientas que permitirían su concreto abordaje dado que la mayoría de los problemas de las ciudades integrantes del aglomerado, y especialmente las de la ciudad central, siguen resolviéndose dentro de sus propios límites municipales o comunales.

3.c. Escala Subnacional-Supranacional

En la escala que se suele denominar macro-regional, se debe considerar dos espacios sub-nacionales de integración que permiten potenciar la cooperación entre Estados próximos, que comparten profundos vínculos históricos, promoviendo además un espacio de competitividad y oportunidad conjuntas. Por una parte, la creación de la CRECENEA (Comisión Regional de Comercio Exterior del Noreste Argentino) en junio de 1984 por las provincias de Corrientes, Chaco, Formosa, Misiones, Entre Ríos y Santa Fe a fin de impulsar la integración del NEA con los estados fronterizos vecinos, cuya primera propuesta concreta tiene lugar en 1988 con el Programa de Integración y Cooperación Económica entre Argentina y Brasil, que da comienzo a la elaboración de planes de trabajo conjunto con los estados del sur de Brasil (Mato Grosso do Sul, Paraná, Río

Grande do Sul y Santa Catarina, nucleados en la CODESUL) dando origen al único pacto

subregional que antecede al MERCOSUR, reconocido en 1995 por las presidencias de Argentina y Brasil como instrumento regional apropiado para la integración conformándose en ese mismo año el Foro Permanente de Gobernadores del CRECENEA-CODESUL y diversos Grupos de Integración Temática. Por otra parte, el Tratado de Integración Regional suscripto el 15-08-98 por los Gobiernos de las provincias de Santa Fe y Córdoba, fue constitutivo de la Región Centro de la Argentina, al cual posteriormente, el 06-04-99, adhiere el Gobierno de la Provincia de Entre Ríos. Este proyecto regional entre las tres provincias encuentra su marco institucional a partir de la reforma constitucional de 1994, que sienta las bases para la conformación de regiones dentro de la organización política del territorio nacional. En el orden provincial de Santa Fe el antecedente jurídico se encuentra en la Ley 10975 que, aunque en una concepción no integral, no deja de ser un dato a tener en cuenta para cualquier estrategia de carácter regional. La Región Centro plantea un nuevo esquema para la concreción de la obra pública, basado en la articulación interregional y la integración por el Corredor Bioceánico con los países del MERCOSUR -que desde 1991 integra a Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay en pos de la ampliación de sus respectivos mercados nacionales- y la comunidad andina.

Como antecedente institucional también es necesario destacar la constitución, en el año

1998, del Comité de Seguimiento del Corredor Bioceánico Central Este-Oeste, Porto Alegre (Brasil)-Coquimbo (Chile), foro al que se sumó la Provincia de San Juan, junto a los estados provinciales mencionados.

Para finalizar, es preciso mencionar que si bien el reconocimiento de esta particular realidad metropolitana ha trascendido el ámbito estrictamente académico para convertirse en una preocupación política que debe ser debidamente abordada desde el aspecto técnico, y de los mencionados acuerdos entre ambos municipios y provincias, sin duda el complejo tema de la gobernabilidad metropolitana -que debe resolver no sólo la conexión física sino la creación de canales de diálogo y de espacios estables que trasciendan temporalmente los períodos de las gestiones, para arribar a estrategias concertadas- no encuentra aún implementación concreta en el AMSFP, pero sí un escenario favorable de potenciación recíproca -con la consecuente redefinición de su rol a nivel nacional e internacional- que permite pensar en un futuro promisorio.

BIBLIOGRAFÍA

- AAVV (2009): "Comentario editorial del libro Aguilo M. (2008): *Forma y tipo en el arte de construir puentes*", Abada Ediciones, Madrid, en *Revista Arquitectura Viva* N° 124, Madrid
- CABALLERO A. y otros (1978): "Un problema de planificación física. El conglomerado urbano del Gran Santa Fe", en *Ficha de la UCSF* (1978), Santa Fe.
- CABALLERO A., SOIJET M., BERTUZZI M. L., MÁNTARAS M., RODRÍGUEZ M., TONINI R. (1998): "Directrices Metropolitanas", en CABALLERO A. y otros (1998): *Especulaciones sobre Urbanismo y Ciudad*. Centro de Publicaciones. Universidad Nacional del Litoral. Santa Fe.
- Convenio SSPyCG de la Provincia de Santa Fe -CFI-FAPyD-UNR (1991): *Extensión metropolitana de Rosario. Proceso de formación y dinámica de transformación*. Separata. Rosario.
- RODRÍGUEZ M. (2005): "El gobierno de la ciudad: el municipio y la comuna. El gobierno y los procesos de participación", en BERTUZZI M. L., comp. (2005): *Ciudad y urbanización. Problemas y Potencialidades*. Ediciones UNL, Santa Fe.

FUENTES

- Censo Nacional de Población y Vivienda 1991.
- Censo Nacional de Población, Viviendas y Hogares 2001.
- GOBIERNO DE LA CIUDAD (2008): *Plan Urbano Santa Fe Ciudad*, Santa Fe.
- GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE (2008): *Plan Estratégico Provincial*, Santa Fe.
- MUNICIPALIDAD DE PARANÁ (1998): *PEDEP. Plan Estratégico de Desarrollo de la Ciudad de Paraná*, Paraná.
- MUNICIPALIDAD DE PARANÁ (2003): *Paraná se proyecta, apuntes para el Plan Urbano*, Paraná.
- MUNICIPALIDAD DE SANTA FE (1998): *Plan Estratégico Santa Fe Siglo XXI. Prediagnóstico*. Documento de Trabajo, Santa Fe.

ARTICULOS PERIODISTICOS

“El nuevo puente unió ambas orillas del Colastiné en la Ruta 168”, publicación on line LT10 Digital, Santa Fe, Diciembre de 2009. Disponible en: http://www.lt10digital.com.ar/home/index.php?acc=ns_fa&id=76691&id_s=28.

“Ruta 168: En agosto quedaría inaugurada”, publicación on line Sin Mordaza noticias, Santa Fe, Diciembre de 2009.

Disponible en: http://www.sinmordaza.com/noticia.php?id_noticia=79959

“Binner inaugura un tramo de autovía en la Ruta 168”, Diario El Litoral, Santa Fe, Julio de 2008.

Disponible en: <http://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2008/07/23/politica/POLI-03.html>

“Avanza la autovía sobre la ruta 19”, 5 Regiones, Órgano de difusión del Gobierno de la Provincia de Santa Fe, Santa Fe, Septiembre de 2009.

“El Museo Ferroviario elaboró un proyecto de tren urbano”, Santa Fe, Julio de 2009.

Disponible en: <http://santafeciudad.com/modules/news/article.php?storyid=9190>

“Un tren urbano para integrar el Área Metropolitana”, Santa Fe, Agosto de 2009. Disponible en: <http://www.elsantafesino.com/la-region/2009/08/10/8300>

“Luz verde para ordenar y utilizar toda la infraestructura ferroviaria”, Diario El Litoral, Santa Fe, Diciembre de 2009.

Disponible en: <http://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2009/12/17/metropolitanas/AREA-01.html>

“Entre Ríos: Vuelve el Tren entre Paraná y Concordia”, diciembre de 2009. Disponible en: http://www.derf.com.ar/despachos.asp?cod_des=309664

“Vuelve el tren Paraná a Concepción”, diciembre de 2009. Disponible en: <http://www.lawebdeparana.com/?p=13021>

SITIOS WEB

CRECENEA LITORAL: <http://www.crecenea.org.ar/>

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE: <http://www.santafe.gov.ar/>

Hemeroteca digital Fray Francisco de Paula Castañeda. Archivo de la Provincia de Santa Fe: <http://www.hemerotecadigital.gov.ar/>

INDEC: <http://www.indec.mecon.gov.ar/>

MINISTERIO DEL INTERIOR: <http://www.mininterior.gov.ar/>

MUNICIPALIDAD DE SANTA FE: <http://www.santafeciudad.gov.ar/>

Nomina de Establecimientos Educativos en <http://educacion.santafe.gov.ar/escuelas/establecimientos.xls>

SITIO DEL CENSO 2001: <http://www.indec.mecon.gov.ar/webcenso/index.asp#>

TRENES DE BUENOS AIRES: <http://www.tbanet.com.ar>

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL LITORAL: <http://www.unl.edu.ar/santafe>

CREDITOS DE LAS IMÁGENES

01. Imagen satelital Landsat V.TM, 2006

02. Municipalidad de Santa Fe, 2001

03. Municipalidad de Santa Fe, 2001

04. L.Carreras, 2004

05. Municipalidad de Paraná, 2004

06. Municipalidad de Paraná, 2004

07. M. Soijet, 2005

08. P. Cruz, 2008

Algunas reflexiones sobre el territorio de la Región Metropolitana Resistencia-Corrientes

1-INTRODUCCIÓN

El presente trabajo se inserta en el Proyecto de Investigación Acreditado por la Universidad Nacional del Nordeste (por Resolución N° 831/08-CS-UNNE) denominado "Observatorios Urbanos para las nuevas políticas urbanas sustentables. El caso Gran Corrientes-Gran Resistencia" que se desarrolla en el *Instituto de Planeamiento Urbano y Regional Brian Alejandro Thompson* (IPUR-BAT) de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional del Nordeste (FAU-UNNE). El mismo toma como base la ponencia desarrollada por parte del equipo en el III Seminario organizado por el Proyecto de Investigación en junio de 2009, titulada "Reflexiones sobre la Situación Territorial de la Región Metropolitana Corrientes-Resistencia".

El propósito del mismo es elaborar un documento base a modo de síntesis conceptual de la situación territorial de las ciudades de Corrientes, Resistencia y otras del área, en base a trabajos precedentes² y otros propios³, tanto del ámbito universitario, como de los Gobiernos de las Provincias de Corrientes y Chaco y de los propios municipios involucrados, así como el resultado de los talleres en los que participaron el grupo de investigación del IPUR-BAT, técnicos y funcionarios de los municipios correspondientes con la coordinación del Arquitecto Brian A. Thompson, en septiembre de 2008. Este último

se concretó como parte de la asistencia técnica que éste realizó dentro de las actividades de la Agencia Abierta de Cooperación para el Desarrollo (AACoDe)⁴.

Se define como área de estudio la Región Metropolitana liderada por las ciudades de Corrientes y Resistencia, teniendo en cuenta que no puede ignorarse la relación de la primera con su microregión⁵ y de la segunda con las demás ciudades que componen el Área Metropolitana del Gran Resistencia (AMGR): Barranqueras, Fontana, Puerto Vilelas, Puerto Tirol, Margarita Belén y Colonia Benítez⁶.

El trabajo realiza la descripción y análisis de la situación territorial de ambas ciudades, sintetizándose y reelaborándose los problemas locales que fueran definidos a partir de la implementación de la Matriz de Marco Lógico y determinación de Arboles de Problemas, en los talleres citados. Mas allá de que se trata de un área de estudio de enorme complejidad, se priorizaron los siguientes temas: Económicos; Físico espaciales; Tránsito y transporte; Residuos Sólidos y Cuestiones Ambientales; Mecanismos de Toma de Decisiones; Espacios Públicos; y otros puntuales, los cuales serán desarrollados en su apartado correspondiente. Por último se elaboran las reflexiones y se plantearon algunos ejes a desarrollar para una gestión conjunta y coordinada del conurbano.

1- *Instituto de Planeamiento Urbano y Regional "Brian Alejandro Thompson" (IPUR-BAT), Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU) Universidad Nacional del Nordeste (UNNE), Resistencia, Chaco.*

2- *Como el Diagnóstico Expeditivo de Corrientes donde se valoran las situaciones de progreso y modernización, así como las que han impedido la conversión del crecimiento en desarrollo, la violencia y desorden en la expansión demográfica, la insuficiencia de sus recursos, los problemas organizativos que presentaba la Municipalidad y las limitaciones de tipo político, entre otros aspectos.*

3- *Como el Diagnóstico Expeditivo del AMGR (Scornik, 1998) donde se registran los problemas que plantea el sistema Urbano agrupados en aspectos Físico-Ambientales, Socioeconómicos y Funcionales, de Gestión y Regulación así como los Escenarios de Expansión Urbana y los Lineamientos para la Planificación del Área.*

4- *El contexto de incertidumbre de Cooperación para el Desarrollo (AACoDe) creada en marzo de 2008, está conformada por la Universidad Nacional del Nordeste y los Municipios de Corrientes y Resistencia, y que prevé incorporar a distintas Instituciones públicas y privadas de ambos conglomerados.*

Por este motivo se desarrollaron actividades conjuntas que permitieron generar el insumo base para la definición de indicadores y su posterior revisión.

5- *La Macroregión de Corrientes está conformada la capital de la Provincia de Corrientes y por los Municipios Empedrado, Riachuelo, San Luis del Palmar, Herlitzka, Santa Ana, Paso de la Patria, San Cosme, Ramada Paso e Itatí.*

6- *Definición del Plan Regulador de Resistencia y su Área de Influencia I del Departamento de Planeamiento de la FIVP-UNNE, 1970 y el Diagnóstico del AMGR mencionado.*

2. MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

2.1. Conceptualización de Áreas Metropolitanas

Es importante comenzar con algunos conceptos de interés que den marco teórico al trabajo, en función de la situación territorial específica.

El concepto de “área metropolitana” se diferencia de otras organizaciones demográficas a partir de sus distintas conformaciones territoriales, como un sistema radial que tiene como centro a una ciudad principal o capital de provincia, cuyo tamaño habitualmente es definido por las correspondientes jurisdicciones, y con considerables densidades relativas de población.

También podemos hablar de “Estructuración Urbana Metropolitana” como un sistema funcional compuesto una o varias Áreas Centrales y un conjunto de subcentros polifuncionales localizados a cierta distancia del centro, y otro conjunto de subcentros con mayor tendencia a la especialización. Y “Región metropolitana” al conjunto de centros vínculos y áreas de influencia jerárquicamente organizados en base al propósito más general que es el de lograr una eficiente y equilibrada oferta de equipamientos y servicios (RAMACCIOTTI, 2004).

Asumiendo que las distintas ciudades que componen el sistema presentan actividades diferenciadas y dinámicas propias, apelan a diferentes recursos económicos y capacidades para atraer inversiones, se conforman con centros y con la existencia o no de periferia y espacios suburbanos, y asimismo, mantienen acervos culturales, históricos y sociales particulares, pueden asimilarse a lo que señala Pires⁷ (2001) acerca de la heterogeneidad global y la homogeneidad particular: heterogeneidad por la diversidad de actividades y grupos sociales que en ella se encuentran y homogeneidad por la localización de esas actividades y población en territorios

diferenciados conformados por unidades relativamente homogéneas.

Frente a la complejidad presentada en la mayoría de los casos la influencia de la conurbación alcanza una escala regional, trascendiendo los límites de su área funcional inmediata.

2.2. Sobre la articulación entre ciudades. El caso Resistencia-Corrientes

El diverso panorama en la conformación territorial de las ciudades latinoamericanas da cuenta de la necesaria consideración de múltiples dimensiones para el abordaje de su análisis. La Región Metropolitana Resistencia-Corrientes posee configuraciones metropolitanas con asentamientos pertenecientes a distintas jurisdicciones similares a las que se verifican en otros puntos del continente como por ejemplo en Santa Fe-Paraná y La Paz-El Alto, así como Neuquén-Cipoletti, Viedma-Carmen de Patagones, Posadas-Encarnación, Puerto Iguazú-Ciudad del Este-Foz do Iguazú, Santo Tomé-Sao Borja, Paso de los Libre-Uruguayana, Concordia-Salto, Colón-Paisandú, entre otros. En estos casos se verifican complejos y particulares procesos de ocupación y vinculación territorial, pero siempre resaltando como rasgo distintivo el reconocimiento de una “doble cabecera” jerárquica metropolitana.

La existencia y el reconocimiento de estas características metrópolis bi-nucleares que ponen en evidencia la necesidad estratégica de un conocimiento, gestión y seguimiento sistemático y continuo.

Por lo general, y como rasgos más incipientes o más consolidados según cada caso, estas particulares áreas metropolitanas, se definen por la existencia de dos centros urbanos principales, por un alto grado de interrelación –física, funcional, social, económica, productiva, etc.- entre ellos, así como la necesidad de generar cierta capacidad de autogestión del área para asumir emprendimientos infraestructurales de magnitud, la existencia de

7- En VALDÉS Paula (2008): “La Ordenación de Espacios Metropolitanos: Transformaciones Socio Territoriales en el Eje Gran Resistencia- Gran Corrientes”, en 2º Seminario sobre Políticas Urbanas, Gestión Territorial y Ambiental para el Desarrollo Local. IPUR, FAU, UNNE. Resistencia.

desbordes de alta especificidad funcional y cierto avance en articulaciones institucionales y administrativas entre las distintas jurisdicciones gubernamentales⁸.

La ciudad de Corrientes, capital de la Provincia de Corrientes, y la ciudad de Resistencia, capital de la Provincia del Chaco, constituyen el mayor conglomerado urbano de la región Nordeste de la República Argentina. Ambas ciudades divididas por el Río Paraná y unidas por el Puente General Belgrano⁹, conforman una Región Metropolitana que conjuntamente con los municipios que las complementan poseen una población cercana al millón de habitantes, con un intenso flujo de personas, bienes y servicios por un lado e importantes conflictos de índole social y económica por el otro, que no reconocen límites jurisdiccionales y que afectan a las diferentes franjas poblacionales más empobrecidas. En cada una de estas ciudades se asienta aproximadamente el 40% de la población de sus respectivas provincias. Se encuentran en "la región norte que comprende un conjunto de provincias en las cuales la combinación de altos índices de pobreza e indigencia la colocan en una situación de potencialidad limitada, problemas desafiantes y exigentes" -informe PNUD 2006-; esto indica una imperiosa necesidad de innovación en la mirada con que se generan políticas públicas, en lo que el PNUD denomina la Región Crítica Argentina. Al ubicarse entre los conglomerados urbanos con peores índices de desarrollo humano del país, resulta preocupante que no sea abordada con políticas y acciones conjuntas, ya que ambas ciudades continúan operando de manera aislada en los distintos estratos gubernamentales.

Por lo desarrollado se puede decir que existe una región urbanizada conducida por las ciudades de Corrientes y Resistencia, pero con ausencia de un desarrollo territorialmente planificado en forma coordinada, lo que deriva en frecuentes situaciones de competitividad y negación o

innecesaria resistencia de una hacia otra.

3. LA REGIÓN METROPOLITANA: RESISTENCIA-CORRIENTES

La importancia de estos conglomerados urbanos del Nordeste del país (NEA) tiende a incrementarse con el aumento de las interrelaciones entre ellos y con la Región, así como con otras naciones puede llegar a optimizarse con la implementación de grandes proyectos que las involucran aún más: como la Hidrovía Paraná-Paraguay, el Corredor Bioceánico, el Gasoducto del Norte, el Proyecto del segundo Puente Ferrovial Chaco-Corrientes y el Complejo Multimodal de Cargas, entre otras iniciativas, que sustentan la previsible potencialidad y dinámica socio-económica que el área seguirá desarrollando, a pesar de los vaivenes que la afectan cíclicamente.

En este sentido podemos mencionar como las principales fortalezas del área de estudio, que posee una ubicación geográfica estratégica y vías de comunicación que lo favorecen: por un lado con la franca conexión interprovincial que permite el paso efectivo de personas, bienes y servicios; por otro lado porque es el área de superposición de los cuatro sistemas de transporte: el sistema vial con las rutas nacionales, el sistema ferroviario capaz de unir con el mismo ancho de trocha desde Porto Alegre (Brasil) hasta Antofagasta (Chile), la Hidrovía que nos une a Brasil, Bolivia y Paraguay (NEA) y el nodo aéreo con dos aeropuertos en funcionamiento, los que hacen baricentro justamente en Corrientes y Resistencia.

Al igual que la mayoría de las ciudades intermedias de América Latina, han soportado especialmente desde la posguerra, un acelerado proceso de urbanización, profundas crisis económicas y sociales en la producción agropecuaria, grandes disturbios naturales como las inundaciones y graves problemas de decadencia de la actividad secundaria regional, entre otros aspectos. De esta manera se presenta un

8- Conceptualización inicial en el marco de la cual se define el trabajo del proyecto de intercambio UNL-UNNE-UMSA. Taller de Estudios Metropolitanos (2008). Programa Fortalecimiento Redes Interuniversitarias III, Secretaría de Políticas Universitarias, Ministerio de Educación de la Nación, Argentina.

9- El Puente General Belgrano tiene una extensión de 2,2 kilómetros de longitud.



Fig. 01: Situación estratégica en la región, como punto baricéntrico de las grandes propuestas internacionales.

marco de situación sobre algunas de las causas principales de empobrecimiento, degradación, vulnerabilidad e ineficiencia de importantes sectores de la ciudad y con ello de las actividades productivas, la infraestructura básica y otros aspectos que condicionan el proceso de crecimiento y desarrollo de los asentamientos.

Dentro de este marco, las debilidades que se verifican en la situación actual del conurbano Corrientes - Resistencia, se aprecian en las diferencias de conformación territorial y sus respectivas consecuencias pero preponderantemente en la fragmentación administrativa y legislativa de cada ciudad y su área de influencia, la desvinculación jurisdiccional con los gobiernos provinciales y nacional y la dificultad de encarar acciones conjuntas sobre los problemas comunes mediante una perspectiva integral. Por otro lado la acción conjunta o coordinada de las organizaciones de la sociedad civil, además de ser escasa, se presenta también de manera desarticulada. La pobreza económica de la región se refleja, entre otros aspectos, en una escasa calidad de sus instituciones, tanto gubernamentales como no gubernamentales. A lo largo de la historia de las dos ciudades se presentan limitadas experiencias de gestión coordinadas de los problemas de similares características que ambas presentan. La ausencia de dispositivos e instrumentos que generen acciones de co-

operación conjunta a escala de la Región Metropolitana se traduce en un importante vacío, del que ambas ciudades están a tiempo y en condiciones de solucionar para potenciar al máximo sus oportunidades. En este sentido aparece la primera experiencia de gestión coordinada entre los Municipios de las Ciudades de Corrientes y Resistencia con el nexo de la Universidad Nacional del Nordeste (UNNE) que por su carácter regional se presenta como articulador de la misma. La Agencia Abierta de Cooperación para el Desarrollo (AACoDe), se conforma en marzo de 2008 como una oficina tripartita, la cual tiene como objetivo principal el de: "implementar una política activa de proyección nacional e internacional del Conurbano Corrientes Resistencia y gestionar articuladamente, recursos de cooperación para el desarrollo, provenientes de organismos nacionales e internacionales, orientándolos con una visión estratégica compartida, a procesos de desarrollo integral de la región" (Acuerdo de Constitución de la Agencia Abierta de Cooperación al Desarrollo, 2008)

Esta acción concreta deriva de la voluntad política de las instituciones miembros, de articular los recursos orientándolos a los procesos de desarrollo del territorio compartido. Dentro de las actividades que tienden a afianzar las estrategias de gestión conjunta, se realiza la construcción de un mapa unificado del territorio en donde

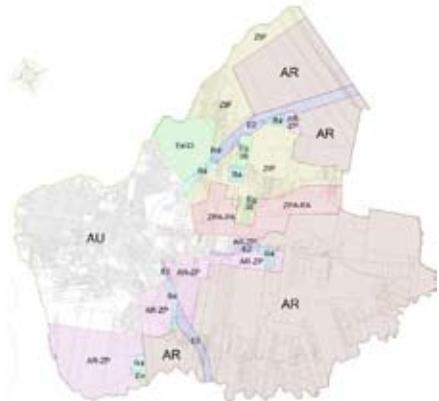


Fig. 02: Plano de la ciudad de Corrientes

se definieron los límites de influencia de cada ciudad, sus áreas urbanas y rurales; las infraestructuras básicas; los equipamientos urbanos de reconocida importancia (como los aeropuertos, puertos, la Universidad, el equipamiento social, etc); los principales espacios verdes de uso público (como parques y costaneras); centros históricos y grandes proyectos metropolitanos. Así mismo fue definida una Agenda de temas urbanos comunes: Agenda 21, Desarrollo Económico Local y Plan Estratégico de Turismo (proyecto aprobado en febrero de 2009 por el Ministerio de Economía de la Nación para el Municipio de Corrientes y que será ampliado a Resistencia y su área Metropolitana).

En los talleres que se implementaron en el marco de la AACoDe (2008) y del Proyecto de Observatorios Urbanos citado, a partir de la metodología de Arboles de Problemas y Marco Lógico, se agruparon los principales PROBLEMAS LOCALES en torno a las ciudades Corrientes y Resistencia:

1. Temas Económicos
2. Temas Físico-Espaciales
3. Tránsito y Transporte
4. Residuos Sólidos Urbanos y Cuestiones Ambientales
5. Mecanismos de Toma de Decisiones
6. Espacios Públicos
7. Temas Puntuales

En este proceso, se ha tratado de avanzar en la búsqueda de respuestas a los proble-

mas planteados, se definieron temas para el trabajo en conjunto, de escala común a ambas ciudades, como la definición la elaboración de ideas para la orientación de Proyectos Comunes:

- a. La organización de un Taller de Instrumentos de gestión y políticas de suelo, para generar y captar la renta urbana; como paso previo, la realización de un catálogo de problemas críticos.
- b. La formulación de un Plan de Turismo como actividad de desarrollo seleccionada; que comenzará con la divulgación de un catálogo de la oferta de los recursos y servicios existentes y potenciales. En marcha.
- c. La planificación del sistema de transporte metropolitano.
- d. La formulación de proyectos de tratamiento y disposición final de los residuos sólidos urbanos.
- e. La formulación de un Programa de Formación para el desarrollo local.
- f. El estudio y propuesta de un plano metropolitano sobre los proyectos comunes existentes y potenciales, que incluya un esquema de la macro zonificación regional.

Se entiende esta iniciativa como un gran avance en torno a la consolidación de la Región Metropolitana Corrientes Resistencia, hacia una visión integral de territorio y su proyección coordinada a nivel nacional e internacional, donde las estrategias políticas de la ciudad deberán ser construidas



Fig. 03: Plano de la ciudad de Resistencia

en un esquema de gobernanza (CENTELLES, 2006) en la cual distintos sectores y actores públicos y de la sociedad civil organizada, participen en la definición e implementación de proyectos para el desarrollo.

3.1. Características del Área en estudio

3.1.1. Corrientes

Es la capital de la provincia argentina de Corrientes, ubicada en el departamento Capital (que solo comparte con la localidad vecina de Riachuelo), en el extremo noroeste de la provincia. Su nombre completo es San Juan de Vera de las Siete Corrientes, y se debe a las siete "puntas" o salientes de tierra sobre el Río Paraná sobre la vera del cual fue asentada al ser fundada, puesto que las salientes generaban corrientes dentro del río mencionado.

El Municipio de la Ciudad de Corrientes abarca aproximadamente 415km² de extensión, comprendiendo el 80% del Departamento Capital y siendo el 20% restante el Ejido Municipal de Riachuelo. Tiene una población de 314546 hab. (52,1% mujeres, 47,9% hombres) según Censo 2001, siendo su crecimiento intercensal del 26,88% (1991-2001). Considerando el área de influencia de su Microregión llega a 440.213 habitantes y a una proyección al año 2010 de 472616 habitantes.

La temperatura anual promedio es de 20°C, con promedios máximos y mínimos

de 33°C y 10°C respectivamente. La lluvia anual es de 1200 mm. Esta localidad presenta un clima cálido subtropical sin estación seca.

3.1.2. Resistencia

Capital de la Provincia del Chaco, está ubicada en el Departamento San Fernando y posee una superficie 2019,6 km². La población era de 274490 habitantes que con su área metropolitana ascendía a los casi 374610 habitantes, siendo su crecimiento intercensal del 19,75% (1991-2001). Fue fundada como una colonia cuyo objetivo principal estaba relacionado con la concentración en un sitio de las vinculaciones fluviales, terrestres y ferroviarias.

3.2. Comparación preliminar de las ciudades

La conformación de las ciudades del área de estudio por su origen es sumamente diferente, siendo Corrientes fundada en 1588 y Resistencia mucho más joven, en 1874, lo cual influye en sus particularidades espaciales, modelos físicos de implantación y diseño urbano.

Corrientes con el Río como límite pero con una franca relación con éste, se fue desarrollando por colmatación interna (FERNÁNDEZ GÜELL, 2000) dentro de ese borde -asimilado a las murallas medievales- para extenderse hacia el sureste a medida que la ciudad se fue consolidando, creciendo y demandando nuevas funciones. De traza regular, se asienta sobre una

Gran RESISTENCIA			Gran CORRIENTES		
	SUPERFICIE/km2	POBLACION/hab.		SUPERFICIE/km2	POBLACION/hab.
Superficie Total AMGR	2173,78	374610	Sup. Total Microregión	6570,65	378787
Resistencia	2019,60	274490	Corrientes Capital	415	321902
Barranqueras	32,76	50738	Riachuelo	140,34	3688
Fontana	25,03	26745	Santa Ana	138,94	2942
Puerto Vilelas	18,09	7617	Empedrado	1970,69	14721
Puerto Tirol	30,03	7855	San Luis del Palmar	2318,67	15347
Margarita Belén	18,00	4591	Herlitzka	261,32	1166
Colonia Benítez	30,27	1928	Paso de la Patria	146,23	5818
Barrio de Pescadores	s/d	641	San Cosme	322,16	4429
			Ramada Paso	77,56	872
			Itatí	799,86	7902
TOTAL superficie territorio Área Metropolitana RESISTENCIA-CORRIENTES 8744,43 km2					
TOTAL población territorio Área Metropolitana RESISTENCIA-CORRIENTES 753.397 hab.					

Cuadro Nº 1: Población y Superficie de los Municipios involucrados

barranca que actúa como mirador natural. Es una ciudad de rica arquitectura y de variados estilos. Su edificación integra las formas de un suave barroquismo colonial y estructuras de dinámica actualidad, junto al colonial español.

Resistencia, en cambio, se desarrolla sobre una planicie aluvial de relieve bajo, con una muy suave pendiente de noroeste a suroeste, sobre el valle de inundación de los Ríos Negro y Arazá que está compuesto por un sistema de lagunas y meandros que tiene dos características paradigmáticamente opuestas: por un lado se presenta como un factor de alto riesgo si se tienen en cuenta las inundaciones recurrentes y por el otro, dota al sitio de una inagotable riqueza espacial y paisajística.

Es de traza regular, ortogonal y bidimensional, se enmarca en un modelo de planificación urbana de las ciudades que se traducían en un sistema de espacio público, masa edificada y espacio remanente (WILLIAMS, 2004). Sus elementos básicos, las manzanas y las circulaciones, conforman una especie de base sobre la que se superponen las tramas de vegetación, actividades, usos, etc. Es una ciudad concebida para una escala acorde a su época de implantación: aproximadamente 10000 habitantes, pero fue creciendo sin un plan que la ordene y con concepciones

espaciales e ideológicas particulares de cada momento histórico, avanzando sobre los sistemas naturales, ignorándolos o alterándolos, superando sus propios límites administrativos e integrando funcionalmente a los restantes municipios mencionados.

En el orden económico social, según datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC) de Argentina, el índice de pobreza en el país a fines de 2008 era del 15,3%. Los mayores niveles de pobreza se verifican en el Nordeste: Posadas 32,5%; Resistencia 30,2%; y Corrientes con el 27,4%. En términos relativos, el nordeste duplica el porcentaje de pobreza e indigencia del resto del país, excepto zonas del Gran Buenos Aires que presenta índices similares. Resistencia, es la que reúne el mayor nivel de indigencia, con el 11,2%.

Resumiendo lo visto en este punto de comparación preliminar de ambas ciudades, podemos decir que hay aspectos como proceso de ocupación de los asentamientos y situación territorial en los que difieren notablemente una de la otra, esto también se ve reflejado en las costumbres de la gente, idiosincrasia, actitudes, etc. En cambio, en aspectos demográficos, tanto socioeconómicos como de crecimiento poblacional, en general poseen datos muy

similares, teniendo más que ver su ubicación como región dentro del país que sus características físicas y naturales.

Por otra parte, los Municipios cuentan con importantes diferencias en los que hace a sus respectivos presupuestos, a la cantidad de personal afectado y otros aspectos estructurales de la administración local a pesar de tener que abordar similares problemas coyunturales.

4. LA EXPERIENCIA DE AACODE COMO CONTRIBUCIÓN A LA GESTIÓN ASOCIADA DEL TERRITORIO

La Agencia Abierta de Cooperación al Desarrollo (AACoDe), reconoce como socios fundadores a los Municipios de las Ciudades de Corrientes y Resistencia. La conjunción de ambos municipios se fortalece aún más con la inclusión y participación activa de la Universidad Nacional del Nordeste, que brinda soporte técnico científico a la integración, consolidando el trípode institucional que da sustentabilidad y proyección a la AACoDe, la que con un adecuado marco de planificación, coordinación y gestión se dirige a buscar decididamente esquemas de cooperación compartidos.

Según su acta fundacional, se define como abierta en cuanto propicia la adhesión de organizaciones de la sociedad civil y del sector empresarial de la región, así como también de otros Municipios que comparten el territorio de influencia de ambas ciudades capitales. La cooperación al desarrollo se visualiza así, como una importante herramienta para apoyar y fortalecer al conjunto de iniciativas que, bajo el liderazgo de las autoridades locales, permitirán estimular las capacidades de los actores de base territorial y fomentar un desarrollo más participativo e inclusivo.

Las instituciones que forman la Agencia, poseen experiencias en acciones orientadas al desarrollo de la región, derivadas de proyectos financiados con recursos

de programas y organismos nacionales e internacionales, las cuales no respondían a una estrategia consensuada y articulada de internacionalización de la región.

En este marco, el equipo de investigadores del IPUR-BAT pretende aportar información, estudios, ideas e iniciativas a través de una herramienta de trabajo como lo es el citado proyecto sobre Observatorios Urbanos, para impulsar el proceso de monitoreo de políticas urbanas de estas dos ciudades y su área de influencia. A la fecha se está trabajando con los municipios en la definición de indicadores como instrumento para identificar la realidad urbana y que sirva de base para la formulación de políticas, programas y proyectos que la mejoren en forma continuada y sostenible.

Estas acciones son la primer experiencia de gestión articulada del territorio a partir de un esquema de compromiso de trabajo conjunto, ya que como “la ciudad, hoy en día precisa de un territorio más amplio que el estrictamente municipal, donde sea posible el desarrollo económico, la promoción de la ciudad desde el punto de vista cultural y turístico, de atractivo y competitividad en el mundo” (BORJA, 1991). Así, la importancia de las ciudades de establecer y priorizar las relaciones de complementariedad con otras ciudades, para aprovechar sus oportunidades, su potencial económico y su mayor competitividad.

5. REFLEXIONES SOBRE LA ARTICULACIÓN DE LA REGIÓN METROPOLITANA EN POSIBLES ESCENARIOS FUTUROS

Para abordar la complejidad del área de intervención, en el contexto de incertidumbre que nos toca vivir, es necesario en primer lugar conocer la realidad urbana adecuadamente, ya que es la base para establecer cualquier tipo de respuesta o propuesta a los problemas planteados. Dentro de esta afirmación, es necesario tener en cuenta los diferentes niveles de

aproximación (considerando la aglomeración, la extensión y la región) así como el área de influencia de las ciudades cabecera y sus lógicas de crecimiento propias, lo cual no es sencillo por el alto grado de desarticulación y de información "no comparable" que se aprecia.

Por otro lado el análisis de la realidad aparece ligado al estudio de las deficiencias y conflictos, cuáles pueden ser previsibles y cuáles no. Estos temas no son inmutables, sino que, van madurando dentro de un proceso reflexivo para ir aclarando cada problema en particular y la situación general que se presenta, hecho que demuestra la necesidad de acelerar los procesos de vinculación, estimularlos de manera continua y perfeccionarlos progresivamente (MOYA GONZÁLES, 1994).

A efectos de promover el planeamiento urbano integral de la Región Metropolitana sería recomendable tener en cuenta algunos principios fundamentales:

- Con una visión holística de territorio, estimular la interrelación efectiva entre jurisdicciones en forma funcional, normativa y socioeconómica de manera que sea capaz de estructurarse en una red de cooperación y complementación permanente.
- Impulsar la articulación territorial, a través del desarrollo de infraestructuras para la integración física de la región (el puente vial-ferroviario sobre el río Paraná, la hidrovía y las rutas que comunican la región con el resto del país).
- Potenciar el acervo cultural e histórico de cada núcleo urbano ser interpretado, revalorizado e incorporado a las acciones, con el desarrollo de la identidad e imagen propia, evitando la negación arbitraria en pos de una propuesta superadora.
- Considerar el marco de incertidumbre y complejidad, variable y muchas veces periódico como uno de los elementos definitorios del proceso de articulación y complementación.
- Apostar al desarrollo sustentable, te-

niendo en cuenta las tres esferas que deben estar en equilibrio: ambiente, sociedad y economía, creando conciencia de la importancia que tienen estos temas para el bienestar y calidad de vida de la población de la región.

- Proponer objetivos y metas comunes claras y concretas, consensuadas a nivel político y social a efectos de lograr una fácil interpretación y aplicación de todos los actores involucrados en el proceso de vinculación estratégica

- Generar un mecanismo de monitoreo de variables significativas que permitan reconocer la concreción, evolución y ajuste de los procesos de vinculación desarrollados a partir de los lineamientos implementados.

6. REFLEXIONES FINALES

En la actualidad, cada vez más la población se concentra en ciudades y más aún en ciudades intermedias, que no sólo se definen por el tamaño de su población, sino por el papel y la función que la ciudad juega en su territorio más o menos inmediato, la influencia y relación que ejerce y mantiene en éste, y los flujos y relaciones que genera hacia el exterior, en otras palabras por su rol básico en la región que es el de intermediación.

Es por ello necesario recordar que los procesos espaciales deben enmarcarse en un amplio territorio, incluyendo al menos el espacio donde se desarrollan las relaciones diarias más intensas, más allá de los límites jurisdiccionales. Por lo que resulta indispensable incorporar al análisis esta perspectiva de articulación interinstitucional de alcance territorial.

La ciudad hoy en día precisa de un territorio más amplio que el estrictamente municipal, donde sea posible el desarrollo económico, su promoción desde el punto de vista de los servicios, la cultura, la economía y el turismo, de máxima atracción y competitividad en el mundo (BORJA, 1991). En ello radica la importancia de las



Fig. 04: Imagen Satelital Resistencia-Corrientes

ciudades de establecer y priorizar las relaciones de complementariedad con otras localidades, para aprovechar sus oportunidades y ventajas comparativas.

En este sentido, como un primer avance de integración regional es importante la creación de la AACoDe, que ya se pueden visualizar algunas acciones de la gestión coordinada entre los Municipios de Corrientes y Resistencia y la Universidad Nacional del Nordeste. Proceso al que han adherido investigadores del Instituto de Planeamiento Urbano y Regional "Brian Alejandro Thomson", de la FAU, UNNE con el inicio del proyecto de Investigación sobre Observatorios Urbanos para impulsar el proceso de monitoreo de políticas urbanas de la Región Metropolitana, trabajando con los municipios en la definición de indicadores como instrumento para identificar la realidad urbana y que a la vez sirva de base para la formulación de políticas, programas y proyectos que contribuyan a mejorarla en forma continuada y sostenible.

7. BIBLIOGRAFÍA

- AACoDe (2008): Acuerdo de Constitución de la Agencia Abierta de Cooperación al Desarrollo, Resistencia-Corrientes.
- BORJA J. (1991): "Grans Ciutats i Arees Metropolitanes a Europa. El Cas de Barcelona", en *El Fet Metropolità: Interpretacions Geogràfiques* Nº 6, Institut Estudis Metropolitanos de Barcelona (IEMB), Barcelona.
- CENTELLES I PORTELLA J. (2006): *El buen Gobierno de la Ciudad. Estrategias urbanas y política relacional*. INAP. Institut International de Gobernabilitat de Catalunya. Plural Editores, La Paz, Bolivia.
- FERNÁNDEZ GUELL J. (2000): *Planificación Estratégica de Ciudades*. Editorial Gustavo Gili, Barcelona.
- FERNANDEZ R. (1999): *La naturaleza de la metrópolis*. Edición Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.
- FERRER FERNANDEZ M. (1992): *Los Sistemas de Ciudades*. Editorial Síntesis SA, Madrid.
- LLOP J. (2002): *Ciudades Intermedias y Urbanización Mundial*. Programa UIA-CIMES. Ajuntament de Lleida, Lleida.
- MOYA GONZALES L., editor (1994): *La Práctica del Planeamiento Urbanístico*. Editorial Síntesis. Madrid.
- RAMACCIOTTI O. (2004): *La Ciudad. Vivir, Pensar, Planificar y Diseñar los Lugares Urbanos*. Departamento de Publicaciones FAUD, UNC, Córdoba.

ROIBON M. J., SCORNIK M. (2009): "Reflexiones sobre la Situación Territorial de la Región Metropolitana Corrientes-Resistencia", en *3º Seminario sobre Políticas Urbanas, Gestión Territorial y Ambiental para el Desarrollo Local*. Instituto de Planeamiento Urbano y Regional "Brian A.Thompson", FAU-UNNE, Corrientes.

SCORNIK C. (1998): *Diagnóstico Urbano* Expedutivo del Área Metropolitana del Gran Resistencia. SUPCE-SUCCE. Resistencia.

SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE LA MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE CORRIENTES (2006): *Diagnóstico Expedutivo de Corrientes*.

VALDÉS P. (2008): "La ordenación de espacios metropolitanos: transformaciones socio territoriales en el eje Gran Resistencia- Gran Corrientes", *2º Seminario sobre Políticas Urbanas, Gestión Territorial y Ambiental para el Desarrollo Local*. Instituto de Planeamiento Urbano y Regional, FAU-UNNE, Resistencia.

WILLIAMS F. (2004): "Resistencia", en LIERNUR J., ALIATA F. (2004): *Diccionario de Arquitectura en la Argentina*. Diario Clarín, Buenos Aires.

CREDITOS DE IMÁGENES

01. <http://www.cynsa.com.ar>
02. Municipalidad de Corrientes, 2008
03. Municipalidad de Resistencia, 2008
04. Secretaría de Minería de la Nación. <http://www.mineria.gov.ar>

CREDITOS DE GRAFICOS Y CUADROS

01. Fuente datos AMGR: Censo 2001. Fuente datos Corrientes: actualizados por la Municipalidad de la Ciudad de Corrientes.

La configuración metropolitana: el caso La Paz - El Alto

LA CIUDAD DE EL ALTO

1. Descripción

La ciudad de El Alto es creada mediante Ley de la República Nº 728 el 6 de marzo de 1985, con esta Ley el Congreso Nacional crea la Cuarta Sección Municipal de la provincia Murillo, con su capital El Alto de La Paz.

Con la promulgación de esta Ley se da cumplimiento al artículo 6º de la Ley Nº 2028 de 28 de Octubre de 1999, Ley de Municipalidades que establece que la Jurisdicción Municipal, señalando que “el Gobierno Municipal ejerce su jurisdicción y competencia en el área correspondiente a la Sección de Provincia respectiva”¹.

En el pasado inmediato a la promulgación de la Ley, la población de El Alto había realizado movilizaciones sociales ante la desatención de las autoridades municipales de La Paz, ya que El Alto formaba parte de La Paz, movilizaciones que fueron aprovechadas por partidos políticos deseosos de mostrar hegemonía en el territorio del nuevo Municipio, especialmente en esa época de convulsión social.

Con posterioridad, el 20 de abril de 1994, con la promulgación de la Ley Nº 1551, de Participación Popular, se termina de delimitar administrativamente la separación de esta continuidad territorial; entre 1985 y 1994 el proceso económico y político nacional favoreció a quienes pretendían

consolidar la imagen de El Alto como síntesis de ingobernabilidad y que en su dinámica arrastraba a La Paz convirtiendo a la región en un territorio anárquico, en contraposición mostraban la imagen del este del país, liderado por Santa Cruz como la referencia de la “región trabajadora y pujante de Bolivia”.

El proceso de urbanización en El Alto empieza a tener significación desde la década de los 40 en el siglo pasado. Una de las Villas o zonas más emblemáticas es la de Villa Dolores denominada así en honor a la antigua propietaria del sector; esta nueva zona de La Paz alcanzó más de 1000 manzanas, aproximadamente la misma cantidad de hectáreas.

Con posterioridad, la Revolución Nacionalista del 9 de abril de 1952 trajo la Reforma Agraria como una de las reformas más sustantivas de la época y que se constituyó en el telón de fondo para que las condiciones de desigualdad campo-ciudad incrementen el flujo migratorio hacia La Paz y las nuevas zonas aumenten su población.

En la década que corresponde a 1960 la política estatal de respuesta al problema de la vivienda, a través de los Consejos de Vivienda, patrocinó la conformación de “Ciudad Satélite”. Satélite a La Paz por supuesto, como un sector destinado a albergar a funcionarios del Estado.

1-La Antigua Constitución Política del Estado establecía la división territorial de Bolivia de acuerdo a la siguiente jerarquía: Departamento, Provincia, Sección de Provincia y Cantón.

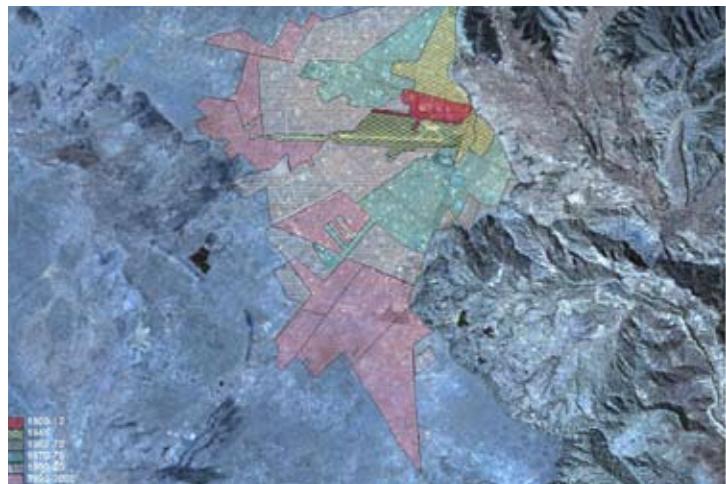


Fig. 01: El Alto: evolución de la mancha urbana.

2. Evolución de la mancha urbana

Otro hito histórico, en el proceso migratorio, es 1985 con la promulgación del Decreto Supremo 21060 que garantiza la aplicación de medidas de ajuste estructural privatizando la economía boliviana y, al decretar la libre contratación, echó a la calle a mineros fabriles que buscaron en El Alto, además de otras ciudades del país, la posibilidad de subsistencia. En consecuencia La Paz, que era una de las ciudades más importantes en ámbitos económicos y demográficos encontró en El Alto una ciudad-municipio competidor. De este último proceso surgen barrios, también emblemáticos, como Santiago II que se conformó con la migración de los mineros y población vinculada a esta actividad del Norte de Potosí y Sur de Oruro como Llallagua, Catavi y Huanuni respectivamente. Esta migración minera se añadió a la campesina proveniente, principalmente de las provincias del Departamento de La Paz: Ingavi, Pacajes, Los Andes, Omasuyos y Manco Kapac. La dinámica socio cultural de la población de El Alto ha determinado que se constituya en el referente político de las reivindicaciones sociales populares. En las movilizaciones sociales antes de la elección del actual Presidente Evo Morales, El Alto se constituyó en el territorio donde se sintetizaron las aspiraciones obrero-campesinas

y de los sectores populares urbanos. La denominada “Guerra del Gas” que fue el preludio de la renuncia del Presidente de la República Gonzalo Sánchez de Lozada, la transición de Carlos Mesa y Eduardo Rodríguez hasta llegar al ascenso de Evo Morales, determinó que las movilizaciones sociales en El Alto se constituyan en el referente político obligado para entender, sino la totalidad, la lógica de los procesos sociopolíticos de Bolivia.

Desde luego, no significa que toda la población del Municipio de El Alto se constituya en un grupo homogéneo en el que los cerca a 850.000 habitantes se comporten de similar manera

3. Delimitación Distrital

Institucionalmente no hay correspondencia entre las distintas Instituciones que tienen responsabilidad en la definición de Unidades de Planificación, pese a que en el año 1996, en su fecha aniversario, el 6 de marzo se promulgó Ordenanza Municipal N° 007/96 por la que se crearon los Distritos Municipales, 1-2-3-4-5-6 urbanos y el 7mo. rural. Cada una de las Instituciones utiliza variables distintas, aspecto que no permite tener una adecuada desagregación del territorio. El Instituto Nacional de Estadística, instancia que **se encarga de la estadísticas oficiales** identifica Distritos Censales que no son correspondientes,



Fig. 02: El Alto: delimitación distrital.

por ejemplo, con los Distritos Electorales y ambos tampoco coinciden con la distritación del Gobierno Municipal de El Alto.

Si a estas diferencias mencionadas, sumamos las redes de infraestructura de servicios básicos (agua, energía eléctrica y alcantarillado) y las redes de servicios sociales (salud, educación por ejemplo) encontraremos limitaciones para la representación de datos que permitan un análisis comparativo y limitan las posibilidades de procesos de ordenamiento y planificación.

También existen estudios de diagnóstico realizados por Instituciones privadas y Organizaciones No Gubernamentales que tienen sus propios instrumentos de relevamiento y medición, que arrojan resultados distintos, como por ejemplo, el siguiente plano que forma parte de la importante publicación "El Alto desde una perspectiva poblacional"² donde se identifican nueve Distritos.

Desde luego que esta diferencia de criterios es un obstáculo que debe ser salvado.

4. Aspectos del medio (natural) relevantes

El Municipio de El Alto abarca una superficie de 35237 hectáreas de las cuales, hasta el año 2004, alrededor de 12.000 conforman la mancha urbana. Físicamente es una planicie que no tiene limitación

topográfica, de tal manera que sus limitaciones son administrativas con los Municipios de Laja, Viacha, Achocalla y La Paz. El clima³ de El Alto es frío y seco influido por los vientos de la Cordillera y la fuerte radiación solar como resultado de su ubicación a 4150 s.n.m; su temperatura promedio es de 7 grados centígrados, y las temperaturas extremas descienden hasta -10 grados centígrados, desde luego en invierno especialmente en los meses de junio y/o julio y cuando se producen nevadas, por el contrario el mes mas cálido es noviembre.

Las estaciones frías, que son otoño e invierno transcurren entre mayo a septiembre, mientras que las estaciones calientes, primavera y verano, corresponden al período entre octubre y abril coincidente con la época de lluvias. En general los meses mas lluviosos son enero y febrero, la precipitación promedio es de 602,5 milímetros.

Pese a las características de planicie por el tipo de ocupación del suelo, sin planificación, los ríos que se encuentran en el territorio de El Alto en épocas secas se convierten en basurales.

Uno de los principales ríos es el Río Seco⁴ que nace en el Norte del Municipio y circula por los Distritos 5, 4 y 3, es afluente del río Pallina en el Municipio vecino de Laja y juntos desembocan en el Lago Ti-

2- La Secretaría Técnica del Consejo de Población para el Desarrollo Sostenible del Vice ministerio de Planificación del Ministerio de Desarrollo Sostenible y el Instituto de Investigación para el Desarrollo-Laboratorio "Población, Medio Ambiente, Desarrollo del IRD de la Universidad de Provence de la República de Francia, con el auspicio del Fondo de Población de las Naciones Unidas y la Embajada de Francia en Bolivia, publicaron en el 2005, importante trabajo realizado por Sandra Garfias y Hubert Mazurek.

3- El Alto desde una perspectiva poblacional: CODEPO-IRD-2005.

4- Información de la Red Habitat.



Fig. 03: El Alto: canalización del Río Seco.

ticaca, el proceso de contaminación es tan fuerte que se constituye en un riesgo para la fauna y flora del Lago. En su recorrido por la parte urbana, ocupa una distancia aproximada de 10 km y el lecho es variable entre 40 y 150 metros, desde luego que en época de lluvias alcanza la mayor dimensión que pone en riesgo a una población aproximada de 25,000 habitantes que ocupan 24 barrios próximos al río.

Los dos afluentes más importantes al río Seco son el río Kantutani que se une en la villa Huayna Potosí y el río Hernani que desemboca por la urbanización Pedro Domingo Murillo, ambos al igual que el río Seco, enfrentan la degradación ambiental producto de la falta de planificación y de conciencia ciudadana.

El río Kantutani también nace en el sector norte de El Alto, a diferencia del anterior es más angosto ya que en su recorrido de 5,5 km tiene un ancho variable entre 2 y 4 metros. Probablemente la razón del ancho es que se constituye en un drenaje natural de lluvias. Con el incremento de las edificaciones y la ocupación del suelo y la carencia de servicios básicos, recolección de aguas y de residuos sólidos el lecho del río se convirtió en un foco de contaminación ambiental que aumenta el riesgo ya que en su lecho son vertidas las aguas de desecho de la planta de purificación de agua potable al igual que de las instalaciones de la Compañía de Energía Eléctrica el arrastre.

5. Aspectos Económicos

La importancia económica de El Alto se fue modificando al paso de la transformación de ser "un barrio de La Paz" a ser "un Municipio vecino de La Paz".

Por su localización geográfica se constituye en el paso obligado tanto nacional como internacional para desplazarse de La Paz: la relación es tan fuerte que ya en 1781 se sintió el rigor de la proximidad cuando Julián Apaza, un comerciante en tela y coca, se sublevó contra la corona española y cercó a La Paz.

Por la incipiente vertebración caminera La Paz tan sólo a dos de los siete departamentos (Beni y Pando) de Bolivia tiene relación sin depender de El Alto y, sólo a dos (Nor y Sud Yungas) de las 20 provincias del Departamento. Por último, su conexión internacional, excepto hacia el Amazonas, es a través de El Alto. Existe la viabilidad de ampliar la vertebración caminera, pero en el marco de la actual situación parece difícil de alcanzarla, sin embargo lo que ahora parece su limitación es posible convertirla en potencial, ya que La Paz-El Alto se constituyen en el nodo articulador entre el Océano Pacífico y el Amazonas por tanto su consolidación es de importancia continental.

Esta localización física es determinante para identificar la importancia económica de El Alto en relación a La Paz y al área metropolitana, desde luego que la actividad comercial es la más importante

y además la de provisión de alimentos agrícolas y ganaderos.

En la etapa de sustitución de importaciones, iniciada en Sudamérica en la década de los años 1950, se supuso que El Alto se podría convertir en la "ciudad industrial" del altiplano paceño, sin embargo sólo quedó en ilusión y en la actualidad sólo se pueden identificar infraestructuras vinculadas a la pequeña y mediana industria relacionada a actividades de metalmecánica, madera y textiles que, desde luego, es un aporte significativo para la economía urbana. Es necesario recalcar que a estas actividades se suma el comercio, tanto a nivel formal como informal y los servicios.

A manera de corolario también es necesario mencionar que se va generando una dinámica económica "local" ligada a los servicios ya que producto de la eclosión social que lidera El Alto, surgen demandas, especialmente en servicios, que exige mayor inversión por parte del Gobierno Nacional que impulsa actividades que van desde los servicios personales hasta la construcción destinada principalmente a la infraestructura vial y social, equipamientos en salud y educación.

6. Algunos indicadores socioeconómicos del Municipio de El Alto

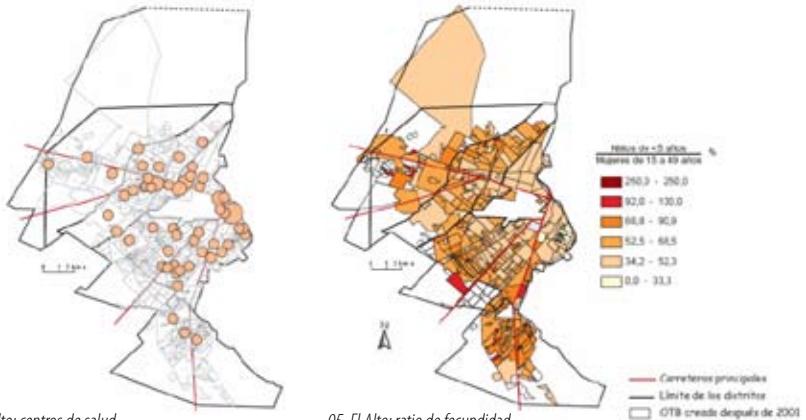
Según datos obtenidos de las proyecciones oficiales elaboradas por el Instituto Nacional de Estadística la población para el año 2007 del Municipio de El Alto fue de 864.575 habitantes.

La población masculina representó 48,86% y la población femenina 51,14 %. En el municipio de El Alto, la mayor concentración de población masculina y femenina se encuentra en el grupo de edad de 20 a 39 años, mientras que la mayor concentración de la población a nivel del departamento de La Paz se encuentra entre 5 y 19 años.

Por el contrario los grupos de población más reducidos tanto en hombres como en mujeres se presentan en personas adultas mayores o de más de 65 años de edad. La tasa anual de crecimiento intercensal, periodo comprendido entre 1992 y 2001 de la población que presentó el Municipio de El Alto fue de 5,10% mayor a la del Departamento de La Paz que alcanzó sólo a 2,23%.

EL ALTO		
Población	Masculina	Femenina
Población 0 a 4 años	52.257	49.746
Población 5 a 19 años	139.012	136.789
Población 20 a 39 años	142.165	150.603
Población 40 a 64 años	74.288	85.409
Población 65 años y más	14.692	19.613
Total	422.415	442.160
POBLACIÓN TOTAL	864.575	

Cuadro N° 1: El Alto: datos demográficos basados en proyecciones de población, según sexo y grupos de edad, 2007.



04. El Alto: centros de salud.

05. El Alto: ratio de fecundidad.

7. Referencias de la infraestructura básica

En el año 2005 la Secretaría Técnica del Consejo de Población para el Desarrollo Sostenible del Vice ministerio de Planificación del Ministerio de Desarrollo Sostenible y el Instituto de Investigación para el Desarrollo-Laboratorio "Población, Medio Ambiente, Desarrollo del IRD de la Universidad de Provence de la República de Francia, con el auspicio del Fondo de Población de las Naciones Unidas y la Embajada de Francia en Bolivia, publicaron "El Alto desde una perspectiva poblacional", importante trabajo realizado por Sandra Garfias y Hubert Mazurek, que se constituye en uno de los análisis más actualizados de la estructura y dinámica de la población, la actividad económica, los aspectos sociales y culturales, la salud y las condiciones de vida.

Desde este trabajo y a manera de síntesis, considero necesario indicar que la población adulta por su condición migrante y su origen, es la que mayor porcentaje de analfabetos presenta, al igual que la población femenina en relación a la masculina. En cuanto a la asistencia y permanencia escolar de manera nítida se representa en la ocupación del territorio ya que los sectores de la periferia urbana son los que tienen menor nivel de infraestructura y de asistencia escolar.

Desde luego que esta característica no

es novedosa en las ciudades latinoamericanas parecidas a La Paz y El Alto; los procesos históricos de su constitución son expresión de las desigualdades socio históricas entre el área rural y el área urbana. La migración rural hacia las "ciudades principales" no significa que la población migrante tenga empleo seguro, por el contrario, la inexistencia de empleo da origen a subocupación que en última instancia es la "garantía" de un salario bajo comparado con las exigencias que demanda un nivel de vida regular. La ocupación del territorio expresa esta realidad y da origen a la segregación urbana porque la atención, por ejemplo en infraestructura, primero está dirigida a los barrios "centrales" y más antiguos, mientras que los nuevos mantienen infraestructuras precarias que representan condiciones de vida de miseria. El siguiente gráfico representa lo anotado

LA CIUDAD DE LA PAZ

1. Descripción

El 20 de octubre de 1548 se funda "Nuestra Señora de La Paz", el capitán Alonso de Mendoza es el responsable de la avanzada española y quién cumple la instrucción de Pedro de La Gasca, Presidente de la Real Audiencia de Charcas, de fundar una ciudad.

La lógica del Imperio español de ocupar el territorio era la misma que la historia les

legó, apropiarse de lo mas valioso, garantizar el comercio y defender el territorio conquistado. La explotación de la plata en las minas de Potosí y la vinculación con el territorio de Arequipa y Cuzco hizo necesaria la fundación de la nueva ciudad que formalizó la dominación española ya que con anterioridad a la fecha de fundación los españoles habían conocido de su potencial.

El escenario de la fundación fue el territorio del actual municipio de Laja, una de las explicaciones de la razón del traslado tiene que ver con las condiciones climáticas ya que Laja esta en pleno altiplano, mientras que la actual ciudad del actual Municipio de La Paz está en el valle de Chuquiago; aún la población de origen aymara reconoce a La Paz con el nombre de *Chuquiago marka*⁵.

Siete años después de la fundación el emperador Carlos V envió el escudo de armas de la ciudad fundada con el lema "Los discordes en concordia en paz y amor se juntaron y pueblo de paz fundaron para perpetua memoria"; esta sentencia referencia a las guerras entre pizarristas y almagristas y el deseo de que el fratricidio desaparezca.

A los intereses originales de la fundación se sumó la comprobación de la producción de la hoja de coca en los Yungas⁶ que sirvió para proveer a los mitayos⁷ del sur de este vegetal conocida como la "hoja sagrada de los Incas"; es el flujo entre La Paz y Oruro, en dirección a Potosí, el que determinó la creación de las actuales ciudades intermedias que se fueron organizando de acuerdo a la duración de las jornadas de viaje, el paso obligado era y es la actual ciudad de El Alto.

Establecidos en Chuquiago, los españoles "instalaron" los símbolos del poder, la cruz y el tronco para el castigo de quienes osaran rebelarse a las determinaciones de la corona española, en cumplimiento a los cánones españoles, heredados de la Roma imperial, se trazó la cuadrícula alrededor

de la actual Plaza Murillo, al mismo tiempo se empezaron a organizar los "barrios de indios" en lugares mas alejados de la residencia española y criolla.

La importancia económica de la ciudad de La Paz, producto de las actividades agrícolas, comerciales y manufactureras no solamente concentró población también fue actora importante de todas las insurrecciones y revoluciones independentistas; una de las mas importantes, como correlato de las sublevaciones en Oruro, es la conocida como el Cercado a La Paz protagonizada por Tupac Catari y Bartolina Sisa que se inició en marzo de, desde luego que el lugar elegido fue El Alto de La Paz, culminando de manera cruenta en noviembre de 1781 con el descuartizamiento del rebelde quién, antes de morir immortalizó la frase: "Volveré y seré millones"⁸.

El 16 de julio de 1809 la revolución paceña que también culminó de manera cruenta, esta vez con la horca para los revolucionarios fue uno de los hitos mas importantes de la independencia de América que, en el caso de Bolivia, culminó en 1825.

En la etapa republicana⁹, La Paz fue incrementando su importancia en la vida económica del país si bien los primeros 70 años la explotación de la plata marco la economía nacional y permitió que Potosí y Sucre mantengan la primacía fue la denominada "Guerra Federal", la que terminó de consolidar la hegemonía paceña¹⁰. Si bien el argumento formal tiene que ver con la promulgación de la "Ley de Radiatoria", que el gobierno de entonces promulgó definiendo como Capital definitiva del Poder Ejecutivo a Sucre, Ley que fue rechazada por los representantes de La Paz y motivo a que entre enero y abril de 1899 se produjeron enfrentamientos armados hasta lograr que el Presidente depuesto huya a Chile, la razón fundamental radica en la decadencia de la economía de la plata y el traslado del eje económico hacia el norte con el nuevo auge de la economía del estaño y el comercio, en este despla-

5- Vocablo aymara

6- Valles interandinos

7- Forma servil que transformó a la población masculina originaria en casi esclavos para la explotación de las minas de Potosí.

8- Frase reivindicada por los descendientes aymaras, inclusive la presencia de Evo Morales en el poder es interpretada como el cumplimiento del retorno de Catari.

9- El 6 de agosto de 1825 se crea la República de Bolívar que se transforma poco después en República de Bolivia

10- A partir de la conclusión de la Guerra Federal la sede del poder ejecutivo y legislativo se trasladan a La Paz quedando en Sucre la sede del Poder Judicial

zamiento territorial del poder Sucre cedió ante La Paz la hegemonía nacional.

Culminada la primera mitad del siglo XX el 9 de abril de 1952, el nacionalismo revolucionario impulsado por mineros y fabriles y levantamientos campesinos asume el gobierno y dicta medidas significativas como la nacionalización de las minas, la reforma agraria y el voto universal, estas medidas además de consolidar la hegemonía paceña incorpora en el eje territorial a Santa Cruz.

La ocupación territorial que hasta ese momento tuvo una expresión Norte Sur (La Paz-Oruro-Potosí-Sucre) empezó a desplazarse al este (La Paz-Cochabamba-Santa Cruz y tangencialmente Oruro para conectarse con el Sur).

En la década de los años 1970 la irrupción de la dictadura banzerista apuesta al desarrollo de Santa Cruz con la asignación de recursos de la minería y los hidrocarburos a favor de la incipiente agroindustria en manos de la empresa privada; este modelo es consolidado a partir de 1985 con la imposición de las medidas de ajuste que privatizan y/o cierran las minas estatales, cierran las empresas estatales y dejan a la economía en "manos" del mercado. Esta experiencia neoliberal determina que el poder económico se desplace a Santa Cruz

si bien la sede de los poderes legislativo y judicial se mantienen en La Paz las implicaciones territoriales son obvias las tasas de migración interna se invierten, Santa Cruz es el nodo de atracción migratoria, La Paz cede este atractivo y la naciente ciudad de El Alto compite con Santa Cruz con la aclaración de que cualitativamente los flujos son distintos a Santa Cruz la población migra con la "seguridad" de encontrar trabajo mientras que en El Alto se concentra la pobreza.

En el año 2003 la insurrección popular que tiene como epicentro El Alto pone en tela de juicio el modelo político y consecuentemente el modelo de ocupación territorial. El naciente Estado Unitario Social de De-

recho Plurinacional Comunitario producto de la aprobación, mediante referéndum, de una nueva Constitución Política del Estado es el marco de la nueva configuración territorial que se producirá mas aún cuando el artículo 269 define que el Estado se organiza territorialmente en:

- Departamentos,
- Provincias,
- Municipios y
- Territorios Indígena originario campesinos.

La descripción del párrafo anterior se debe complementar con la determinación constitucional que prevé, en el marco de la descentralización del Estado, la conformación de Regiones autónomas en las que la conurbaciones mayores a 500.000 habitantes pueden conformar regiones metropolitanas.

Este es el marco histórico para que la metrópoli, en la que La Paz y El Alto son actores fundamentales, se vaya conformando.

2. Evolución de la mancha urbana

Los siguientes planos, años 1912, 1942, 1956, 2006 y la imagen de 1910, sintetizan formalmente la evolución de La Paz, así parezca obvio, destaco que está síntesis es el resultado de procesos sociales históricamente determinados.

La construcción de la ciudad en sus inicios, como toda práctica humana, emerge de procesos pragmáticos resultado de la respuesta inmediata a las necesidades concretas; al estar ausente la planificación que encierra una interpretación de múltiples variables las apropiaciones producidas hasta 1912 están determinadas por la presencia del río Choqueyapu que fue el límite de la ciudad española y los barrios de los indios, el crecimiento longitudinal, además de ser paralelo al río mencionado tiene dirección hacia el sur este donde se localizan las haciendas de los criollos que ocupan el centro; la presencia de las Misiones religiosas dan lugar a la conformación del barrio de Obrajes¹¹ denominado

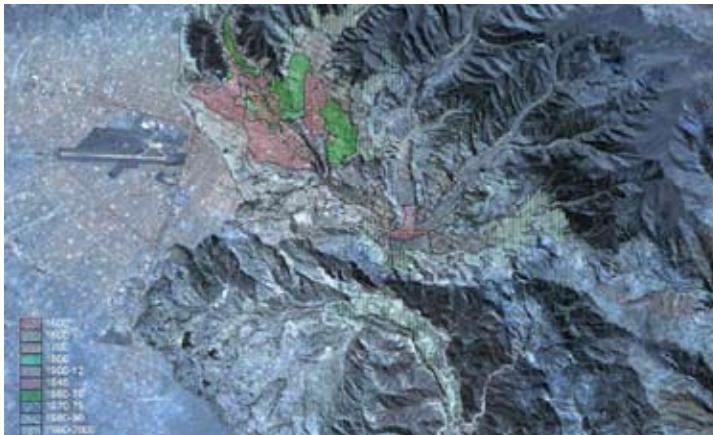


Fig. 06: La Paz: evolución de la mancha urbana.

de esa manera por la presencia de las "fábricas" artesanales productoras de telas y las bodegas donde se fabricaba vinos y aguardientes; la toponomía de los barrios irá combinando los nombres de los barrios, desde la castellanización de los vocablos aymaras hasta la permanencia del aymara, que hasta hoy se mantiene, se da el caso de que la onomatopeya de la pronunciación aymara se escribe en castellano¹², esta es una peculiaridad que hace de La Paz una ciudad única como únicas son todas las ciudades del planeta.

Para 1942 destaca el único fragmento de la ciudad que es producto de la racionalidad planificadora, la propuesta del naciente barrio de Miraflores, producto de la mente del Arq. Emilio Villanueva, destaca la racionalidad de la línea recta como constructora de la "nueva ciudad" en torno al estadio de fútbol.

En 1956 ya es notoria la continuidad urbana en dirección a la futura ciudad de El Alto, la incorporación de infraestructura estratégica, como el Aeropuerto, la condición, de El Alto, de salida natural hacia el resto del país como la conexión internacional con Perú y Chile son el contexto de este eje de crecimiento.

La consolidación de Miraflores es acompañada con el nuevo eje de expansión determinado por el nuevo eje de expansión hacia los valles interandinos de los Yungas al nor oeste de la ciudad; el crecimiento al sureste marca nítidamente el barrio de

Obrajes y el naciente barrio de Calacoto que transformará las ex haciendas agrícolas en barrios de la burguesía paceña

3. Delimitación distrital

Desde 1996 la ciudad de La Paz asume como unidad administrativa el término Distrito y fragmenta la ciudad en 21 Distritos "urbanos" y 2 "rurales, con posterioridad con la intención de iniciar un proceso de desconcentración se crean Subalcaldías que, para el área urbana, determinan el uso de Macro Distritos quedándose los Distrititos Rurales con la misma denominación.

Lamentablemente, al igual que en el caso de la ciudad y el Municipio de El Alto, el desorden institucional es el mismo de tal manera que no se cuenta con una sola organización territorial, la naciente Constitución Política del Estado que amplia las características de la autonomía municipal al incrementar mayores competencias a los Gobiernos Municipales exigirá que la dispersión de criterios disminuyan hasta desaparecer.

4. Aspectos del medio (natural) relevantes¹³

El Municipio de La Paz abarca una superficie de 2012 km² hectáreas de las cuales 180 corresponden a la actual mancha urbana y 1832 a la rural. Físicamente esta ubicada al pie de la Cordillera Oriental a partir de la promulgación, el 20 de abril

12- Por ejemplo Cota Cota es la escritura castellana del vocablo aymara que quiere decir Laguna laguna.

13- Toda la información relacionada a este componente está extractada del Plan de Desarrollo Municipal 2007-2011 Gobierno Municipal de La Paz; a no ser que haya una referencia expresa.

de 1994, de la Ley 1551 de Participación Popular, el Municipio de La Paz a sido enclaustrado por los Municipios de El Alto, Achocalla, Mecapaca, Palca, Yanacachi, Coroico, Caranavi y Guanay limitando su posibilidad de crecimiento.

El clima de La Paz ha sido caracterizado como tropical de montaña ya que su latitud está ubicada en la zona tórrida ecuatoriana pero por la altura de su ubicación, alrededor de 3600 m.s.n.m, el grado de radiación solar es pronunciado; es frío y seco influido por los vientos de la Cordillera y la fuerte radiación solar como resultado de su ubicación a 4,150 s.n.m; su temperatura fluctúa entre los -5 y 22 grados centígrados, el invierno es seco y normalmente abarca los períodos de mayo a agosto y el periodo más lluvioso está entre noviembre y marzo con un promedio de 82,35 mm.

El territorio municipal, hidrográficamente, está condicionado por el Río La Paz y su sistema hidrográfico está conformado por cinco cuencas: la del río Choqueyapu, atraviesa el centro de La Paz, la del Orkojahuira, se inicia en el norte de la ciudad atraviesa el centro y desemboca al sur, Irpavi, Achumani y Huayñajahuira, las últimas 3 se encuentran al Sur de la ciudad.

De estas cuenca, desde luego, se desprenden 4 sub cuencas y mas de 300 ríos y riachuelos.

La combinación de los recursos hidrográ-

ficos, el crecimiento de la ciudad, ausente de planificación, y las características geomorfológicas del suelo determinan que la época de lluvias incida en la seguridad de la ciudad ya que se producen eventos como deslizamientos, derrumbes. Mazmorras y sifonamientos que exigen la inversión de cifras millonarias que disminuyan el riesgo urbano.

5. Aspectos Económicos

La importancia económica de La Paz se fue modificando al paso de la historia la condición de sede de gobierno es la generadora de la economía urbana, en La Paz están los principales centros hospitalarios, las principales Universidades y Centros de Investigación, Embajadas, se constituye en uno de los principales centros de negocios del país y es el principal mercado de consumo del oeste boliviano. Si bien en la década de los años 1950 y 1960 se emplazaban fábricas de textiles y de alimentos, estas cerraron como consecuencia de la imposición de las medidas de ajuste en la época neoliberal. Por lo mencionado, se explica que territorialmente las actividades generadoras de economía se localicen en el eje centro-sur y la acción centrifuga de este eje determina que la periferia urbana sea la residencia de los sectores más empobrecidos. El siguiente cuadro esclarece lo anotado:

Municipio de La Paz: indicadores de empleo, según macrodistrito

	Tasa Global de Participación	Tasa Bruta de Participación	Tasa Bruta de Ocupación	Tasa de Desempleo abierto	Tasa de Cesantía	Tasa Global de Ocupación	Tasa de Dependencia	Índice de Carga Económica
Municipio de La Paz	52.49	41.83	49.17	6.33	5.20	93.67	1.55	0.91
Macrodistrito Cotahuma	52.70	42.14	49.30	6.45	5.32	93.55	1.54	0.90
Macrodistrito Max Paredes	51.02	40.06	47.84	6.23	4.89	93.77	1.66	0.96
Macrodistrito Periférica	50.70	40.04	47.09	7.11	5.95	92.89	1.69	0.97
Macrodistrito San Antonio	51.68	40.62	48.07	6.97	5.75	93.03	1.65	0.94
Macrodistrito Sur	55.55	44.64	52.49	5.52	4.66	94.48	1.37	0.80
Macrodistrito Mallasa	58.89	45.83	56.71	56.71	2.80	96.30	1.27	0.70
Macrodistrito Centro	54.71	46.86	51.73	51.73	4.46	94.55	1.26	0.83

Cuadro N° 1: La Paz, indicadores de empleo, según macrodistrito (en porcentaje)

ALGUNOS INDICADORES SOCIOECONÓMICOS DEL MUNICIPIO DE EL ALTO

El censo de 2001 determinó que la población del Municipio de La Paz contaba con 793.293 habitantes y la población urbana alcanzaba a 715.900 concentrada en el 8.95 % del total del territorio.

Los factores estructurales que fueron descritos en los párrafos de inicio son condicionantes del cambio de dinámica poblacional, si a inicios del siglo XX era indiscutible el dominio de la ciudad de La Paz frente a las otras ciudades del País, es a partir de 1971 que este liderazgo se desplaza hasta el Oriente, contribuye a este

deterioro la promulgación de la Ley que rompe la continuidad de La Paz estableciendo la separación de El Alto.

Es un hecho objetivo que la efervescencia social concentrada en El Alto ha conformado una "identidad alteña" frente a la "identidad paceña", sin embargo la cotidianidad y lo últimos eventos políticos, por ejemplo, la reafirmación de La Paz como sede de gobierno el 20 de julio de 2007 muestran que la posibilidad de constituir una región Metropolitana se puede convertir en realidad.

El siguiente cuadro muestra la dinámica urbana donde claramente, desde 1976, aparece El Alto como la ciudad que tiene mayor crecimiento

CIUDAD CAPITAL	Población					Tasa de Crecimiento Anual			
	1990	1950	1976	1992	2001	1900-50	1950-76	1976-92	1992-01
El Alto			95.455	405.492	647.350			9.2	5.1
Santa Cruz	18.335	42.746	254.682	697.278	1.116.059	1.7	6.8	6.4	5.1
Tarija	6.809	16.869	38.916	90.113	135.783	1.8	3.2	5.3	4.4
Sucre	20.907	38.404	63.625	131.769	193.876	1.2	1.9	4.6	4.2
Montero		9.247	28.686	57.027	78.294		4.5	4.4	3.4
Trinidad	4.294	10.607	27.487	57.328	75.540	1.8	3.7	4.7	3
Cochabamba	21.886	74.819	204.684	397.171	516.683	2.4	3.9	4.2	2.8
Potosí	20.910	43.306	77.397	112.078	132.966	1.4	2.2	2.4	1.8
La Paz	52.697	267.008	539.828	713.378	789.585	3.2	2.7	1.8	1.1
Oruro	15.898	58.558	124.213	183.422	201.230	2.6	2.9	2.5	1

Cuadro N° 2: Bolivia, población y tasa anual de crecimiento de las primeras diez ciudades capitales.

Sobre la base de los datos anteriores el Instituto Nacional de Estadística realizó la siguiente proyección para el año 2009, confirmando el crecimiento poblacional de El Alto:

- Población total 840.044
- Población masculina 400.079
- Población femenina 439.965

Los mismos datos, para 2008 fueron:

- Población total 839.905
 - Población masculina: 400.007
 - Población femenina: 439.898
- Así como para el año 2007:
- Población total: 839.718
 - Población masculina: 339.916
 - Población femenina: 439.802

6. Referencias de la infraestructura básica

Utilizando el mismo método del estudio "El Alto desde una perspectiva poblacional", en el año 2006 la Secretaría Técnica del Consejo de Población para el Desarrollo Sostenible del Vice ministerio de Planificación del Ministerio de Desarrollo Sostenible y el Instituto de Investigación para el Desarrollo-Laboratorio "Población, Medio Ambiente, Desarrollo del IRD de la Universidad de Provence de la República de Francia y el Gobierno Municipal de La Paz, publicaron "Atlas del Municipio de La Paz: Una lectura sociodemográfica

desde las Organizaciones Territoriales de Base”, que, como en el caso de El Alto, se constituye en uno de los análisis mas actualizados de la estructura y dinámica de la población, la actividad económica, los aspectos sociales y culturales, la salud y las condiciones de vida.

A manera de síntesis, de esa publicación, destaco, en el caso del analfabetismo que la población mayor a 45 años presentaba una tasa de analfabetismo del 21,2%, mientras que la población menor a 45 años presentaba un 2,5%.

El actual gobierno con la concurrencia de los gobiernos locales lanzó, a nivel nacional, la campaña de analfabetismo 0 en los años 2008 y 2009 que permitió tanto a La Paz como a El Alto ser declarados territorios libres de analfabetismo.

Sin embargo de este logro es necesario señalar que, también como en el caso de El Alto, la población de la periferia urbana es la que tiene menor nivel de infraestructura y de asistencia escolar.

En relación a El Alto, en La Paz los indicadores de cobertura de atención en salud y provisión de servicios básicos son, obviamente, más auspiciosos; sin embargo, distinguiendo las escalas, presenta los mismos efectos de las causas estructurales, la infraestructura esta concentrada en el centro y avanza lentamente hacia la periferia.

Los Centros del Nivel 3 están concentrados en el centro y si bien los Centros de Nivel 1 están distribuidos en buena parte del territorio, aún no se puede pensar en el funcionamiento adecuado de un sistema de salud, la limitada infraestructura en el nivel 2 determina esta situación y obliga a la población que vive en las laderas, es la mayoritaria, a largos recorridos para recibir atención en los Centros especializados.

CRÉDITOS DE LAS IMÁGENES

01. Construcción sobre imagen de Google earth realizada por Arq. I. Zabala
02. Delimitación distrital sobre imagen de Google earth realizada por Arq. I. Zabala
03. Red Habitat
04. CODEPO IRD, 2005. INE Censo 2001, Cartografía Alcaldía El Alto.
05. CODEPO IRD, 2005. INE Censo 2001, Cartografía Alcaldía El Alto.
06. Delimitación distrital sobre imagen de Google earth realizada por Arq. I. Zabala

CRÉDITOS DE LOS CUADROS

01. *Atlas del Municipio de La Paz: Una lectura socio demográfica desde las Organizaciones Territoriales de Base*. Gobierno Municipal de La Paz, Ministerio de Planificación para el Desarrollo. Secretaría Técnica del Consejo de Población para el Desarrollo Sostenible y el Instituto de Investigación para el desarrollo.
02. *Censos de Población* INE (Instituto Nacional de Estadísticas). Atlas Sociodemográfico del Municipio de La Paz.

Noticias | Novedades | Eventos |

PROYECTOS APROBADOS:

PROGRAMA DE COOPERACION INTERUNIVERSITARIA E INVESTIGACION CIENTIFICA-AECID (Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo): Los Arqs. M. Soijet y M. Rodríguez forman parte del equipo que desarrollará durante 2010, una acción preparatoria para la definición de un proyecto vinculado al desarrollo comercial y de servicios (en particular las grandes superficies) con situaciones de discontinuidad urbana en las áreas metropolitanas. El grupo español pertenece a la Universidad de Valladolid (Escuela de Ciencias Empresariales).

Programa de Iniciación a la Investigación (Cientibecas 2010): resultaron seleccionados los siguientes proyectos:

Bustos, Fernando: "Vivienda social y configuración urbana. La precariedad y el derecho a la ciudad: casos en Santa Fe". Directora: P. Bagnera. Codirectora: M. Melhem.

Ceballos, Fabiana: "La Periferia urbana en situaciones de articulación metropolitanas. El caso de la extensión norte / Santa Fe – Recreo". Directora: M. Soijet. Codirectora: G. Mantovani

Gianinetti, Bruno: "Monitoreo de la Vulnerabilidad Ambiental en la ciudad de Santa Fe". Directora: M. Soijet.

Mosso, Emilia: "Acceso a la propiedad de la tierra urbana. El caso particular del área metropolitana Santa Fe-Paraná". Director: M. Rodríguez.

BECAS - INTERCAMBIOS - PASANTÍAS:

INTERCAMBIO ACADÉMICO CON UNIVERSIDADES Y CENTROS DE INVESTIGACIÓN CHILENOS: Los Arqs. I. Martínez de San Vicente, M. Soijet, M. Rodríguez, R. Tonini, G. Mantovani, P. Bagnera, V. Gramaglia y C. Peralta Flores han participado de una estancia de intercambio (dic.2009) que involucró a las siguientes personas e instituciones: Arq. Luis Valenzuela, (director ejecutivo) en la sede del Observatorio Urbanístico dependiente de la Dirección de Extensión y Servicios Externos, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos de la Universidad Católica de Chile; Arq. Sergio F. León Balza, (Jefe del Observatorio) en la sede del Observatorio Urbano, Comisión de Estudios Habitacionales y Urbanos, Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile; Dra. Pallarés Torres (Directora) en la sede de la Escuela de Postgrado de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile; Arqs. Jorge Larenas Salas y Rubén Sepúlveda. INVI, Instituto de Vivienda. Universidad de Chile; Arq. Alberto Carvacho Duarte, (Jefe de planificación) y parte de su equipo de trabajo en la sede de la oficina del Plan Regulador Metropolitano de Santiago, Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile.

Programa Internacional de Intercambio Académico-PIIA, entre el College of Architecture and Planning de la University of Utah y la FADU UNL: Miguel Rodríguez como profesor visitante (enero-febrero 2010), ha dictado el Curso de Posgrado: Urban Planning Workshop (URBPL 6280), y la conferencia "Urban Inquire: Dialectics between physical and non-physical dimension of the city" en el marco de la College Spring Semester Lecture Series, y en el College of Landscape Architecture and Environmental Planning de la Utah State University.

Estancia de investigación en Oficina de Estudios Urbanos FADU UNL: El arq. Daniel Carvacho Hanssen del Magister en Dirección y Administración de Proyectos Inmobiliarios, Facultad de Arquitectura, Univ. de Chile desarrollará actividades vinculadas al desarrollo de su tesis, que plantea la oportunidad de reversión inmobiliaria de suelos depreciados por riesgos de inundación.

Becas Doctorales Tipo II CONICET: obtenidas por la arq. G. Rausch y la prof. M. L. Visintini, para continuar con sus respectivas tesis doctorales, iniciadas en el 2007 en el marco del Observatorio Urbanístico.

PUBLICACIONES:

Arroyo Leyes: planificación urbana y desarrollo turístico, compilado por la Arq. P. Bagnera y editado por la Universidad Nacional del Litoral. El mismo reúne parte de los resultados generados por el mencionado proyecto (Secretaría de Políticas Universitarias, Ministerio de Educación de la Nación), siendo sus autores: A. Antunes, P. Bagnera, L. Bertuzzi, P. Cruz, J. Dellamónica, V. Gramaglia, M. Maldonado, G. Rausch, G. Reggiani, M. Rodríguez, M. Soijet, L. Visintini.

JORNADAS - CONGRESOS:

Jornadas sobre Problemáticas Urbano-Territoriales. La Gestión de Residuos: desarrolladas en la Escuela M. Victoria N° 48, Santa Fe, en el marco del PEIS Capacitación y participación ciudadana en áreas de precariedad urbana. Disertantes: representantes de la Subsecretaría de Ambiente de la Municipalidad de Santa Fe, del Proyecto Argentina Sustentable, de la Asociación Dignidad y Vida Sana, y de la Escuela M. Victoria N° 48.

Directores: Dr. Arq. Héctor Floriani | Dra. Arq. Isabel Martínez San Vicente

STAFF: Arqs. Mirta Soijet | M. Laura Bertuzzi | Miguel Rodríguez | Graciela Mantovani | Paola Bagnera | Mariana Melhem

Marcelo Mántaras | Raúl Tonini

Edición: Mirta Soijet | Paola Bagnera - Observatorio Urbanístico AMSF-P

Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Universidad Nacional del Litoral

Pje. El Pozo, Ciudad Universitaria.

3000. Santa Fe, Argentina.

TE - Fax: +54 342 4571110

observatorio_fadu@hotmail.com | <http://www.metrociudad.com.ar>

