



Espacio Editorial
Institucional UCU



TESIS Y TESISNAS DE GRADO Y POSGRADO

EL DESAFÍO URBANO DE LA INTEGRACIÓN SOCIAL CIUDADES INTERMEDIAS DE ENTRE RÍOS ARGENTINA

VERÓNICA SERSEWITZ¹

¹ Arquitecta. Especialista en gestión Urbana Municipal y comunal. Doctorando en Arquitectura y Urbanismo. DAR (Cohorte 2018/2019). Docente Universitario desde 1995/actualidad. Universidad de Concepción del Uruguay. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Tecnológica Nacional. Ingeniería Civil. Miembro HCD Asociación Educacionista la Fraternidad. Vice Decano FAU UCU (2013/2019). Miembro del Consejo Asesor del Sistema de Bibliotecas UCU. Referente movilidad Nacional SNRA y Programa MARCA (Arquisur). Profesor Supervisor en Practicas Profesional Supervisadas. Docente Guía en Acuerdos Individuales de Pasantías. Jurado de concurso departamento de Obras Privadas Municipalidad C del U. Jurado en Concursos Docentes. Convenio Aldea San Antonio 2019: "Lineamientos para el desarrollo urbano". Miembro de Comisión de seguimiento del Código de Ordenamiento Urbano y Territorial. Subsecretaria de Planeamiento Urbano Municipalidad de C. del U. Miembro del Instituto de estudios territoriales (IET). Colegio Arquitectos de la provincia de Entre Ríos (CAPER). Estudio particular de Arquitectura desde el año 1994 (Dutra&Sersewitz); Proyectos y dirección de obras: Viviendas Unifamiliares y Colectivas. Desarrollos inmobiliarios. Edificio de Oficinas. Complejo Turístico. Reciclajes y Rehabilitación. Salón Eventos. Complejo Termal. Parque acuático. Guardería náutica. Entre otros.

RESUMEN

Después de mucho tiempo, nuestras ciudades están en el foco de una crisis a escala global, que afecta simultáneamente a los asentamientos humanos en todas las latitudes del planeta, visualizando las profundas desigualdades socioeconómicas, tales como los problemas de acceso a la vivienda asequible, la expansión urbana de baja densidad, la falta de infraestructura, deficiencia en espacios públicos verdes de calidad, entre otras; que serán parte de los desafíos a enfrentar. Probablemente, la pandemia que atravesamos impulse algunos aspectos de la dinámica y la futura gestión de las ciudades, en términos sociales, económicos, políticos y culturales.

El presente trabajo, intenta explicar el fenómeno urbano, en tres ciudades intermedias de Entre Ríos, (Argentina) sobre la costa del Rio Uruguay: Concordia, Concepción del Uruguay y Gualeguaychú; las cuales presentan una problemática común, como es la expansión hacia la periferia, generando una urbanización dispersa, fragmentada y segregada, en condiciones de vulnerabilidad urbana, con territorios degradados; con el fin de pensar cual será nuestro rol, para enfrentar la crisis regional.

Entre los principales resultados se evidencia que el consumo de suelo urbano por habitante se incrementó un 50%, con un patrón de baja densidad e insuficientes infraestructuras y servicios en la periferia. El crecimiento, tanto de la mancha urbana como edilicio fue notablemente mayor al demográfico. Como reflexión surge la necesidad de repensar el modelo de ciudad que se desea, intentando contribuir con un ordenamiento territorial más equitativo y equilibrado.

PALABRAS CLAVES

Ciudades intermedias, expansión Urbana, fragmentación socio espacial, asentamientos informales, precariedad.

ABSTRACT

After a long time, our cities are in the focus of a crisis on a global scale, which affects human settlements simultaneously in all latitudes of the planet, showing deep socioeconomic differences, such as problems of access to affordable housing, low density urban expansion, the lack of infrastructure, low quality in green public spaces, among others, which will be part of the challenges to be faced. This pandemic will probably drive some aspects of the dynamic and future management of the cities in social, economic, political and cultural terms.

This work, tries to explain the pre- pandemic urban phenomenon in three intermediate cities of Entre Ríos (Argentina) on the coast of Uruguay river: Concordia, Concepción del Uruguay and Gualeguaychú, which present the same problem, the expansion towards the periphery, generating a dispersed fragmented and segregated urbanization, in conditions of urban vulnerability, with degraded territories, in order to think what our role will be to face the regional crisis.

Among the main results, it is evident that the use of urban land per inhabitant increased by 50%, with a low density pattern and insufficient infrastructure and services in the periphery. Building growth was notably higher than demographic. As a reflection, the need arises to rethink the city model that is whies, trying to contribute to a more equitable and balanced territorial order.

KEYWORDS

Intermediate cities, urban expansion, socio spacial fragmentation, informal settlement, precariousness.

INTRODUCCIÓN

“En vez de expandirse por los valiosos espacios verdes, las ciudades deberían utilizar suelo abandonado y edificios vacíos en desuso”.

Richard Rogers

"Las ciudades tienen la capacidad de proporcionar algo para todo el mundo, sólo porque, y sólo cuando, se crean para todo el mundo".

Jane Jacobs

La mayor parte de los estudios urbanos en nuestro país, y en Latinoamérica, se orientan al análisis e intervención en las grandes ciudades. Argentina cuenta con una población altamente urbana, con un índice de urbanización superior al 89%. El sistema urbano es centralizado, evidenciando una gran desigualdad social, económica y espacial. Asimismo, el 32% de la población reside en ciudades de tamaño medio (10 mil a 500 mil habitantes), teniendo estas últimas un peso específico en la definición del sistema urbano nacional (Tella, 2016).

La temática todavía esta insuficientemente explorada. A modo de contexto general, Michelini y Davies (2009) abordan las ciudades intermedias argentinas como instrumento de desarrollo territorial, haciendo especial hincapié en las trayectorias divergentes evidenciadas. Manzano y Velázquez (2015) profundizan en cómo van cobrando dinamismo y fuerza, transformándose en centros de intercambio económico, fundamental para el desarrollo de áreas rurales y urbanas. Por último, Vidal-Koppmann (s/f) expone las principales debilidades y fortalezas que atraviesan.

Carrion (2013) considera que las ciudades intermedias pueden ser consideradas de tres tipos: las que articulan la red urbana con la ruralidad (ciudades rurales), las que integran el sistema urbano dentro de un país (ciudades medias) y las que logran articularse a la ciudad global (ciudades fronterizas, regionales o metropolitanas).² Por lo que, la inserción a la ciudad global no depende únicamente del tamaño de la urbe; también logran vincularse ciertas ciudades directamente al sistema urbano global, por su función de intermediación.

Así, las ciudades intermedias no pueden definirse solo por el tamaño de la población, siendo trascendente el papel y la función que desempeña en su territorio más o menos inmediato y en las relaciones que genera hacia el exterior. Además, son consideradas entidades, en gran medida, de las realidades culturales, demográficas y territoriales de los diversos países (Miguez, 2010). Jordan y Simioni (1998) las definen como: “... un asentamiento intermedio que no constituye un área metropolitana o pequeño núcleo rural, ofrece un equilibrio entre las oportunidades que

² Fernando Carrion. Ciudades intermedias: entre una pirámide trunca y una red urbana. (2013) Ciudades Intermedias y desarrollo territorial. Fondo Editorial.

genera la ciudad y las desventajas o des economías de un asentamiento metropolitano no controlado”.

De esta manera, deben afrontar importantes retos, aprovechando las fortalezas que poseen, para superar sus dificultades, buscando convertir sus debilidades en oportunidades para el futuro. El menor potencial demográfico, así como su papel de intermediación, las convierte en un posible “laboratorio” para la planificación y la gestión urbana - territorial. La potenciación de las mismas podría llevar a la configuración de un sistema urbano global más equilibrado y sostenible, siendo de gran importancia profundizar los estudios y/o investigaciones urbanas sobre ellas. Actualmente, las ciudades intermedias están en perpetua mutación. Particularmente, las periferias urbanas han ido atravesando un fuerte proceso de crecimiento y de transformación en las últimas décadas. Según Barenboim (2014) los bordes urbanos han sido influenciados por las distintas fuerzas del mercado de suelo como así también la decreciente capacidad de regulación urbana del Estado. La comercialización de las tierras en terrenos periféricos produjo una expansión urbana de baja densidad. En términos morfológicos generales se producen diversas modalidades de ocupación del territorio como la suburbanización, generando, fragmentación socio espacial.

Contrariamente a la expansión horizontal, se observa, en estas localidades un proceso de densificación en áreas centrales. Lo que implica, a su vez cambios cualitativos como el re significación de áreas o edificios, que suele estar ligada con el patrimonio histórico – cultural, a través de la recuperación total, rehabilitación o renovación.

Las ciudades a analizar son tres: Concordia, Concepción del Uruguay y Gualeguaychú, dado que juegan un papel fundamental en la estructuración del territorio, realizando funciones de intermediación entre las grandes ciudades y las amplias áreas rurales, consideradas claves para el futuro desarrollo urbano y regional. Al mismo tiempo, presentan un problema común; el acelerado proceso de crecimiento a través de la expansión horizontal hacia la periferia, induciendo procesos de deterioro, crecimiento desordenado, fragmentación socio-espacial, problemática ambiental, ineficiencia de las infraestructuras y servicios, segregación, entre otros.

METODOLOGÍA

La metodología se centra principalmente en un abordaje analítico, a partir del estudio de contenido de documentos escritos y gráficos como ser:

No oficiales: trabajos de investigación (libros, artículos, ponencias), artículos periódicos de los diarios y revistas locales.

Oficiales: Código de Ordenamiento Urbano y Territorial de Concordia (2018), Plan Estratégico de Concepción del Uruguay (2010) y Plan de Ordenamiento territorial Gualeguaychú (2018) y Planos catastrales. INDEC (Instituto Nacional de Estadística y Censos).

Planos de la urbanización e imágenes satelitales (Google Earth/ Google Maps) de las ciudades.

En paralelo a la investigación documental, se realiza una instancia de observación de las ciudades analizando las características físicas y los procesos de transformación, particularmente de las periferias urbanas evidenciándose al mismo tiempo la re significación de las áreas centrales.

CONTEXTO REGIONAL. CORREDOR URBANO RÍO URUGUAY

En la actualidad el 50% de la población del país reside en seis grandes ciudades o aglomerados; mientras que cerca de un 32% lo hace en ciudades de tamaño medio (10 mil a 500 mil habitantes). Lo que induce la necesidad de analizar dichas ciudades intermedias, ya que la potenciación de estas, podría llevar a la configuración de un sistema urbano global más equilibrado y sostenible.

Entre Ríos es una de las veintitrés provincias que componen la República Argentina. Resulta de fundamental importancia considerar el contexto de inserción desde la óptica regional dado que Entre Ríos integra la “Región Centro”, que comparte con las provincias de Córdoba y Santa Fe, dentro de la República Argentina; y al mismo tiempo, en el plano internacional, se constituye en un paso obligado del eje Norte-Sur, conformado por el MERCOSUR, y Este-Oeste comprendido por el corredor Bioceánico, que vincula con Chile.

Las actividades que desarrollan sus habitantes son agrícola ganaderas, comerciales, industriales y turísticas, vinculada a la historia, playas y termas, experimentando un gran crecimiento económico, demográfico y urbano en estos últimos años.³ El Río Uruguay que corre en sentido Norte-Sur, ha dotado de valiosos recursos naturales a las ciudades, lo que produjo que el 85% de la población se localice sobre su ribera. El corredor del río Uruguay relaciona tres sistemas urbanos, (figura 1) en un sistema mayor regional. Posee una alta conectividad dado que esta articulado por ruta Nacional 14, principal vía de comunicación nacional e internacional. La extensión es proporcional a la cantidad de población, actividades y servicios que brinda cada una de ellas. El área de influencia se extiende hacia el norte y sur, hasta interceptarse con los sistemas vecinos y hacia el centro de la provincia (dirección oeste). Los tres sistemas urbanos no se hayan aislados, sino que se sitúan insertos en un sistema regional donde interactúan y resultan complementarias.

Se detallan algunas características de las ciudades analizadas:

Concordia, localizada al norte del Río Uruguay (a 430 km de Buenos Aires), constituye el principal centro urbano de toda la cuenca ya sea por su importancia comercial, industrial y demográfica. De acuerdo con el Censo realizado en el 2010 (INDEC), la población es de 149.450 habitantes ocupando el segundo lugar entre las ciudades entrerrianas, siendo sólo superada por la ciudad de Paraná. Las principales vías de acceso son: la Autovía General Artigas, las Rutas Provinciales 4 y 22 (acceso oeste), la Ruta Provincial 28 (acceso Norte) y, a través de ésta última, la ruta nacional 015 que se

³Entre Ríos tuvo un destacado papel en la etapa de organización nacional; siendo territorio federal de la Capital del país durante la presidencia de Justo José de Urquiza.

comunica con Salto de Uruguay. La estructura económica de la ciudad está basada en gran parte en la producción agrícola (en especial citrus, arroz, eucaliptus, pinos) y algunos cultivos intensivos, las que se vinculan a la cría y engorde de ganado bovino. En efecto, desde 1943 Concordia es reconocida como "Capital Nacional del Citrus". Además, las principales fábricas instaladas se vinculan a dichas actividades.

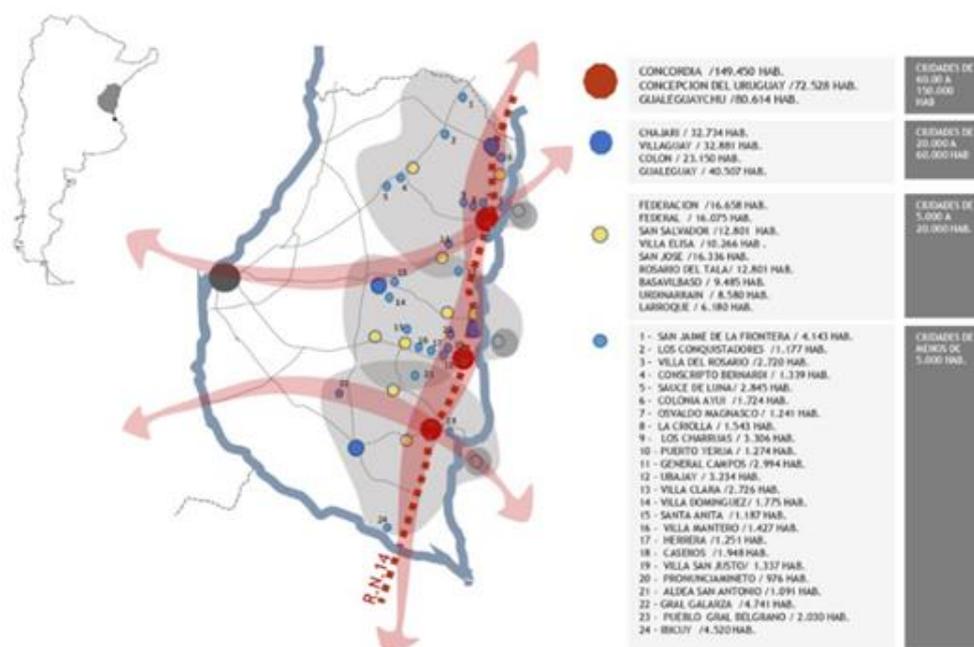


FIGURA 1. Región. Sistemas de ciudades por tamaño de población (Datos del INDEC)
Elaboración propia. 2019.

Concepción del Uruguay, localizado en el centro del Río Uruguay (a 295 km de Buenos Aires), concentra una parte importante de la historia política y cultural de la provincia y el país, declarada como "Capital Histórica de la Provincia de Entre Ríos" en el año 2014. La ciudad se destaca por su actividad educativa, turística e industrial. Hay una gran oferta académica, de nivel terciario y universitario, contando con cuatro universidades: tres de gestión pública (dos nacionales y una provincial) y una de gestión privada.⁴ La actividad frigorífica avícola se acentúa dentro del área industrial. La mayor parte de la producción se destina a la exportación. La agroindustria es importante ya que cuenta con arroceras, molinos harineros, plantas de elaboración de aceites vegetales y otras. Se destacan asimismo la industria metalúrgica y maderera. Entre las principales vías de acceso, se puede diferenciar dos accesos terrestres, desde ruta Nacional 14 por Avenida Bruno, y Avenida Balbín; y el acceso fluvial mediante el puerto de la ciudad, considerado como uno de los más importantes del

⁴ Las Universidades son: Universidad Tecnológica Nacional (UTN FRCU), Universidad Nacional de Entre Ríos (UNER), Universidad Autónoma de Entre Ríos (UADER) y Universidad de Concepción del Uruguay (UCU).

país, operando tanto con barcos y buques fluviales como de ultramar. Dispone asimismo de una zona franca anexa. Entre Ríos es una Zona Franca Comercial, de Servicios e Industrial para la exportación. ⁵ El crecimiento urbano es irregular, habiendo una mayor concentración demográfica en el centro administrativo, disminuyendo hacia el oeste, principal dirección de expansión actual.

Por último, Gualeguaychú localizado al sur del Río Uruguay (a 230 km de Buenos Aires y a 25 km de la frontera nacional con Uruguay), es la tercera ciudad más poblada de la provincia de Entre Ríos. La ciudad cuenta con tres vías de acceso desde ruta Nacional 14: Acceso sur, definido con Avenida General Artigas; acceso oeste, por calle Urquiza; y acceso Norte por avenida primera Junta, vías de acceso el cual se encuentra próximo al puente internacional Libertador General San Martín que une Argentina con Uruguay (segundo puente más largo de América Latina). La economía de la ciudad gira alrededor de la producción agropecuaria, la industria y el turismo. El ingreso por este último rubro, centrado en el denominado “Carnaval del país”, durante la temporada veraniega compensa el resto del año cierta inactividad cíclica en la afluencia de visitantes. La producción agropecuaria se ha volcado masivamente a los cultivos principalmente de soja.

Al analizar la estructura urbana a nivel regional se observan situaciones diversas. Es posible aplicar el “índice de las cuatro ciudades” (ICC), con el fin de ilustrar la variabilidad, de las diferentes regiones, que expresa en términos cuantitativos, el grado de primacía urbana de una ciudad con relación a las siguientes.⁶ Este índice resulta del cociente entre la población de la ciudad de mayor tamaño, y la suma de las tres siguientes respecto de las cuales se quiere medir el nivel de primacía. La provincia de Entre Ríos tiene un ICC de 0,86; si comparamos la población de Paraná, Concordia, Gualeguaychú y Concepción del Uruguay; (donde Gran Paraná tiene menos del doble de la población que Concordia); lo que da cuenta de una red urbana equilibrada, conformando una red de ciudades, en un territorio tramado.

No obstante, al analizar en particular la dinámica de crecimiento de dichas ciudades; pueden observarse desequilibrios, en cuanto a los niveles de desarrollo, donde se manifiestan gran parte de los problemas sociales contemporáneos, y se presentan los principales desafíos para las políticas territoriales vinculadas con el crecimiento y el desarrollo humano. Estos problemas urbanos incluyen cuestiones como las brechas sociales, la exclusión y la segregación socio-espacial; el acceso a la tierra, y a la vivienda y al conjunto de servicios y equipamientos urbanos; problemas de movilidad, y consumo de recursos claves, como el agua y el suelo, entre otros.

DINÁMICA DE CRECIMIENTO. PROCESOS DE URBANIZACIÓN

Las ciudades latinoamericanas, en general, han atravesado por distintas etapas en su proceso de urbanización, en el que la traza ortogonal es una constante común

⁵ El predio de la Zona Franca tiene una extensión de 111 hectáreas que están ubicadas cercanas al cruce de las Rutas Nacional N° 14 y Provincial N° 39, lindante al Parque Industrial de Concepción del Uruguay.

⁶ ONU. Hábitat 2012

que las caracteriza, donde la cuadrícula no solo ordena los espacios, sino que define el sentido del simbolismo social, definiendo la forma en que se distribuyeron los espacios, como el poder político, económico y religioso, y lugares públicos, destinados a la socialización e interacción social. A partir de la segunda mitad del siglo XX, los procesos de urbanización que experimentaron las sociedades latinoamericanas son diversos con características de segmentos sociales específicos. Janoschka (2002) pone en evidencia, en el modelo planteado, la transformación gradual de la estructura en cuña, desarrollada previamente en la periferia, y su reemplazo por estructuras insulares (islas de riqueza, producción, y precariedad). Estas características de insularidad, de nuevas formas urbanas marcan la tendencia a la ciudad dividida y segregada, caracterizada por la dispersión de fragmentos urbanos no integrados entre sí.

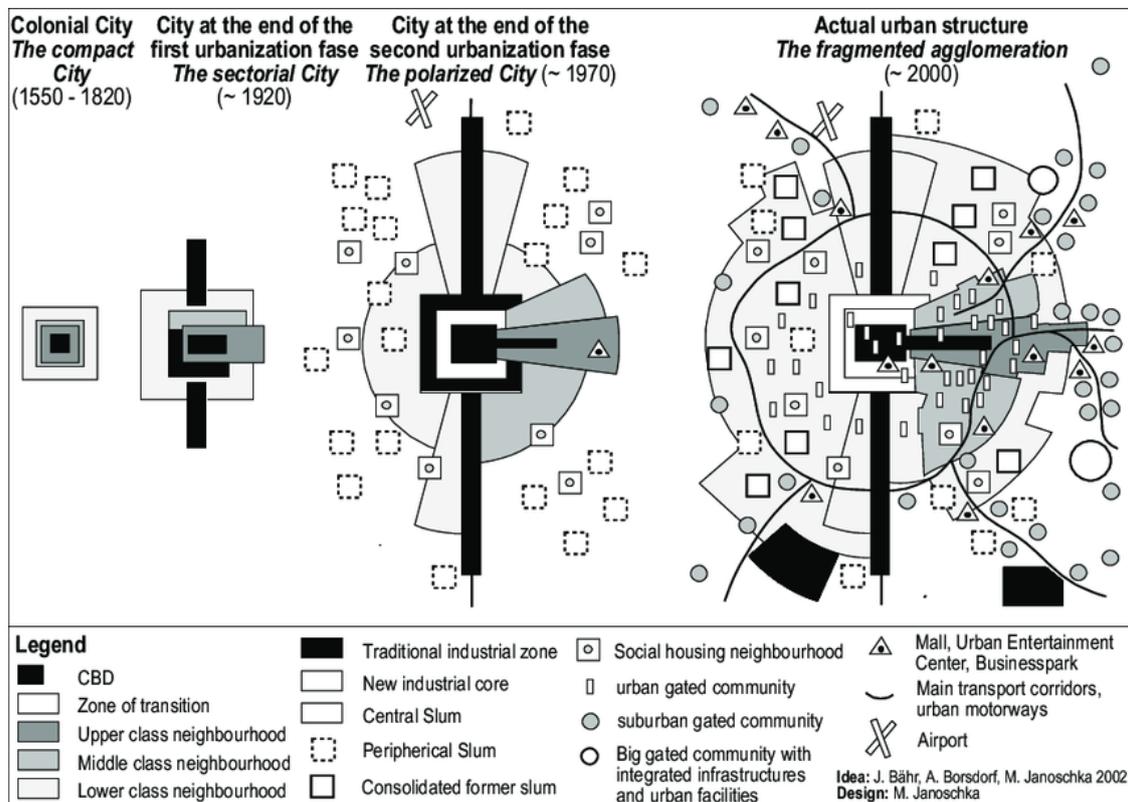


FIGURA 2: El modelo del desarrollo estructural de la ciudad Latinoamericana.

Fuente Borsdorf, Bähr & Janoschka (2002) adaptado por Borsdorf.

Dicho proceso de suburbanización se caracteriza por extensas franjas periurbanas, de límites imprecisos, donde se mezclan los usos del suelo y el límite entre campo y ciudad se diluye. En la periferia conviven diferentes grupos sociales: los grupos de escasos recursos, en asentamientos ilegales, en terrenos carentes de infraestructura básica, con problemas de accesibilidad; los grupos con mejores condiciones económicas, en áreas con infraestructura adecuada y fácil acceso a las vías rápidas de circulación.

En esta franja suburbana, estas urbanizaciones y asentamientos se mezclan produciendo la ruptura de la ciudad, originando la fragmentación espacial y segregación urbana. Resultado de un proceso sociohistórico que reúne a personas que comparten características sociales, económicas, políticas y culturales en un determinado territorio de baja valoración económica y deficiente infraestructura y servicios. Entre sus causas se encuentran la polarización social y el aumento de la pobreza. Caracterizado por la transferencia de la población desde el centro o zonas residenciales hacia la periferia urbana. El concepto de fragmentación, como lo explica Prevot Schapira (2008), se asocia a componentes espaciales (desconexión física y discontinuidad morfológica), sociales (lógicas exclusivas) y políticos (dispositivos de gestión y regulación urbana).

Como producto de las dinámicas sociales, económicas y urbanas, pueden reconocerse ciertas características del medio físico construido, en los tres casos de estudio; que puede relacionarse con el modelo de Janoschka: persiste una centralidad preponderante, en torno a la Plaza principal (fundacional) donde se concentran la actividad institucional, religiosa, educativa, comercial, administrativa, gastronómica, servicios, etc. En simultáneo; existen amplios sectores en la periferia que se expanden de manera desordenada, definidos por grandes superficies aisladas conformados por asentamientos informales, viviendas de gestión pública, loteos privados, y barrios cerrados; carentes de centralidades simbólicas y funcionales, así como espacios públicos; lo que significa una escasa integración urbana y una acentuada fragmentación socio espacial.

PRINCIPALES RESULTADOS. EXPANSIÓN URBANA | AUMENTO POBLACIONAL

Particularmente, en las ciudades de Concordia, Concepción del Uruguay y Gualeguaychú se observa un modelo difuso de organización territorial, con un crecimiento desordenado. Si se analiza la evolución de la mancha urbana a través de las imágenes satelitales (Google Earth), entre los años 2001 y 2019, (figura 3); en términos generales se evidencia un gran crecimiento: Concordia incrementó su superficie un 200%, Concepción del Uruguay un 180% y Gualeguaychú un 130%. Además, la extensión urbana se orientó hacia distintas direcciones: Concordia creció hacia el norte, Concepción del Uruguay hacia el oeste y Gualeguaychú en todas las direcciones, preponderantemente sobre los accesos a la ruta Nacional 14.

El desarrollo demográfico no acompañó el crecimiento físico, (tabla 1), ascendiendo la población alrededor de un 20% en las tres ciudades, según los resultados de las proyecciones y estimaciones de población del Censo Nacional (Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2001, 2010).

Se puede observar que el consumo de suelo urbano por habitante se incrementó un 50% en dicho período, originando en algunos casos deficiencias en el acceso a suelo con la dotación de infraestructuras, servicios y equipamiento.

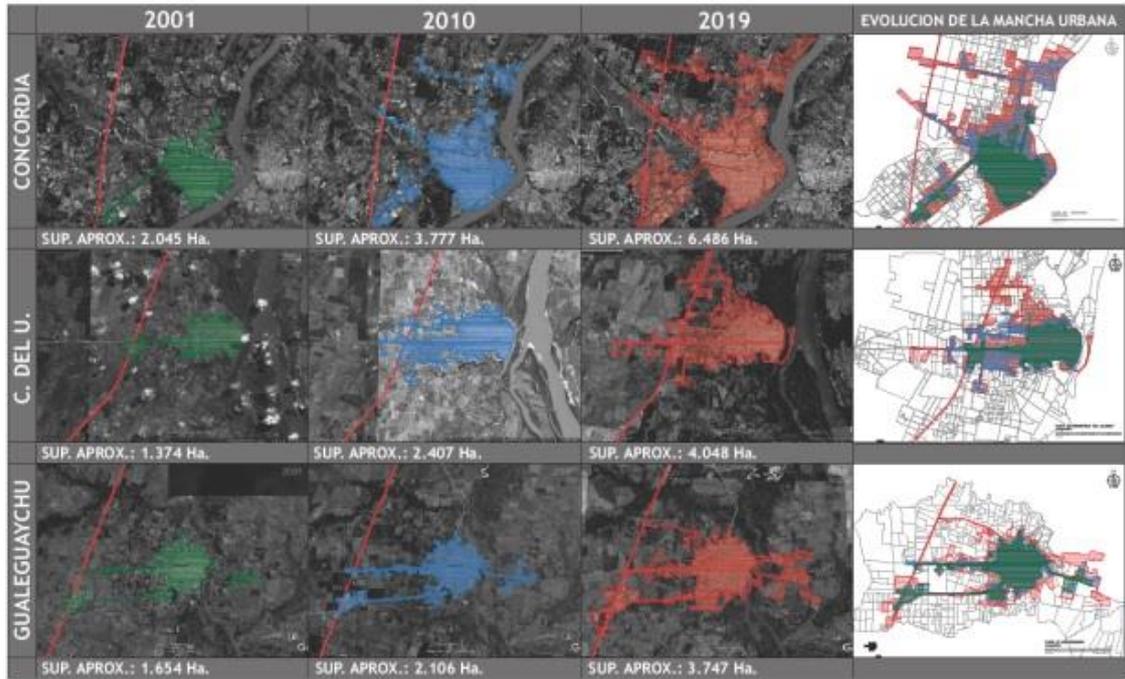


FIGURA 2: Ampliación de la mancha urbana desde 2001 a 2019.
 Datos extraídos de Google Earth (temporal).Elaboración propia.2019

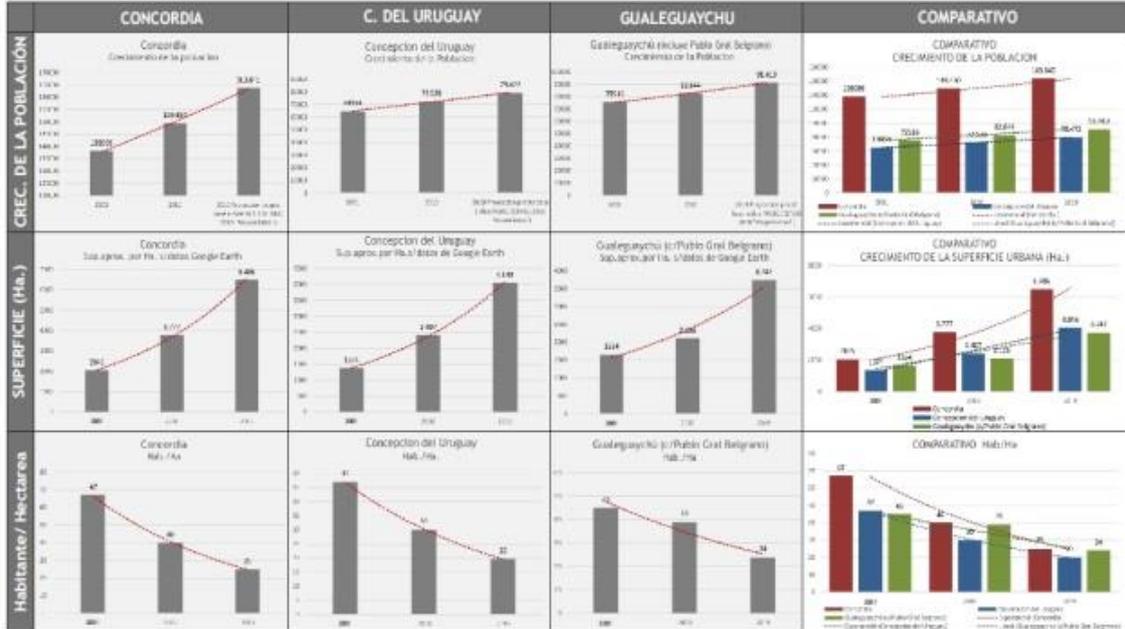


TABLA 1: Evolución de Habitantes por hectáreas (2001/2019)
 Fuentes: Google Earth temporal/INDEC Censo 2001-2010 y proyección 2019.
 Elaboración propia. 2020

Según Silva (2004), la expansión física no planificada, produce importantes impactos ambientales: la generación de lotes periféricos, donde muchos quedan sin urbanizar o con desarrollo parcial, lleva a una configuración del territorio con un patrón y densidad de población tales que resulta demasiado disperso para permitir, en términos económicos, la provisión de infraestructura básica y servicios sociales, la pérdida de tierra agrícola, y la destrucción o degradación de elementos que son importantes para el ambiente urbano, que no son considerados por carecer de funciones económicas explícitas. Así como la destrucción del paisaje natural, que debería ser preservado para los habitantes de la ciudad (Hardoy y Satterthwaite 1987).

ÁREA CENTRAL. RECONFIGURACIÓN

Contrariamente a la expansión horizontal, se registra también en estas localidades un movimiento fundado hacia el interior o el regreso de la ciudad construida, denominado densificación de la planta urbana. Tal como lo expresa Carrión (2001:10): "... pasamos de la urbanización de un espacio vacío o plano, a la urbanización de un territorio configurado; esto es de una urbanización de lo urbano".

Hablar de "centro" en urbanismo y geografía implica su definición compleja como "punto medio o central de un espacio cualquiera; como punto central dotado de propiedades activas dinámicas; y como punto de convergencia o de radiación, donde las actividades se concentran" (Le Petit Robert, 1986: 274). Estas definiciones destacan, por lo tanto, el valor de su posición, su capacidad de atracción de flujos y su capacidad de concentrar actividades. Un centro, es entonces, un espacio que se formaliza de diferentes maneras, es un área de concentración de actividades y de relación con otras áreas, y que atrae flujos, o sea, se trata de una condición espacial que está implícitamente vinculada a las lógicas de conectividad. En este sentido entra en juego un tema primordial, el de la relación centros-infraestructura, o sea la manifestación de una relación estructural para la ciudad y el territorio, que incluye tanto en su forma como en su organización funcional (Lynch, 1961).

Las áreas centrales, en los casos de estudio, presentan una organización urbana que proviene de una tradición española; ubicando la plaza mayor como centralidad. Dicho espacio cuenta con la mayoría del equipamiento urbano de la ciudad (Iglesias, Policía, Municipalidad, Colegios, Universidades, Museos, Cines, Correos, Bancos, Juzgados, Clínicas, Hoteles, Compañías de seguro, etc.); asimismo, es el área comercial más importante, con la presencia de calles peatonales y semi peatonales. La distribución de los establecimientos no es uniforme, existiendo una mayor concentración en algunos puntos. Además, en el área se puede observar viviendas y locales abandonadas o en malas condiciones, así como equipamientos de interés patrimonial en desuso como antiguos mercados, cines, antiguas terminales, en diverso grado de abandono o subutilización, con diferentes patrones de obsolescencia: funcional (estructuras que no cumplen las funciones para las cuales fueron diseñadas originalmente); física (deterioro de la estructura, las instalaciones, etc. hasta el punto en que estos ya no tienen capacidad de albergar las funciones para

las cuales fueron construidos- generalmente por falta de mantenimiento-)y económica (ya no es rentable mantener los usos originales en un edificio, por cuanto el terreno que ocupa, por su localización, etc.)

En estas áreas, con mayor demanda en el mercado inmobiliario, las viviendas unifamiliares ceden su espacio a comercios, servicios o son reemplazados por bloques de vivienda y oficinas de mayor densidad. Este proceso ocurre lote a lote, donde la intensidad depende de las oportunidades que surgen según las disponibilidades de suelo y acuerdos de actores interesados (desarrolladores, inversores, etc.) que buscan una mayor rentabilidad a inmuebles que han sobrevalorado su costo. (Figura N° 3) Este proceso gradual de cambio, mantiene tanto el sistema viario como la estructura parcelaria, sin embargo, aumenta la intensidad de uso. Si bien existe variedad en la tipología de estos “nuevos” desarrollos, según datos de inmobiliarias locales, la gran mayoría responden a unidades pequeñas de 30/45 m² destinados estudiantes, turistas y jóvenes (Vivienda transitoria).

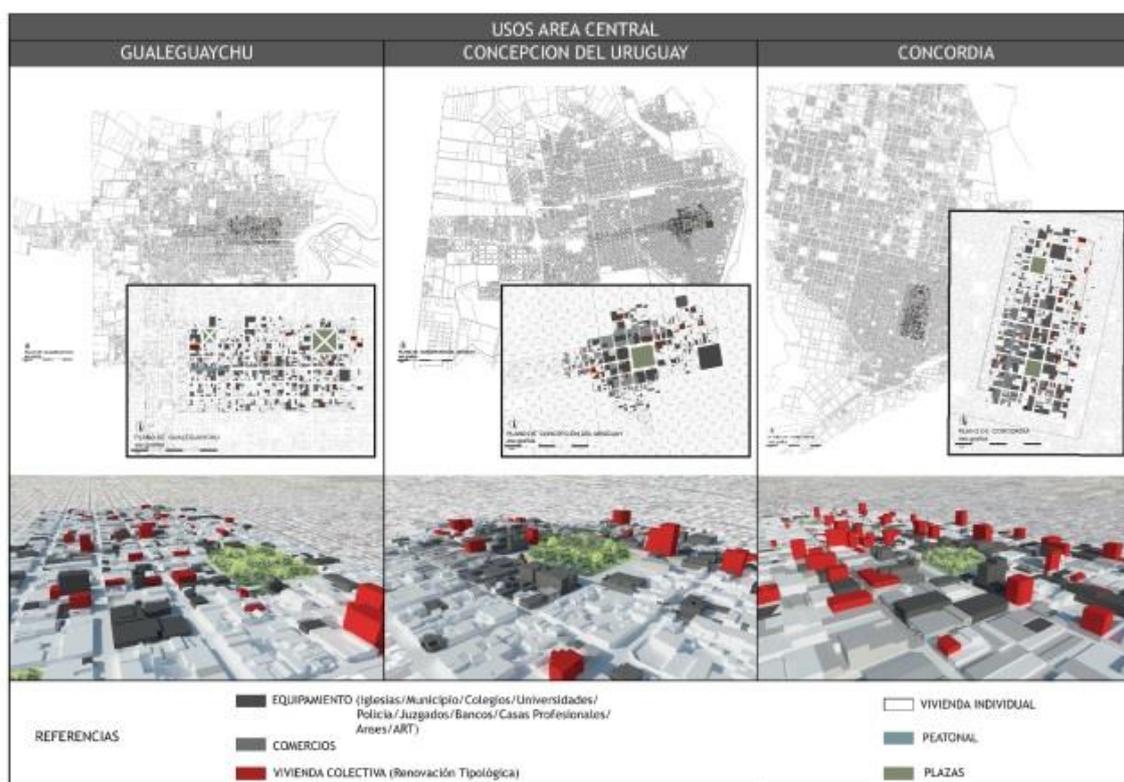


FIGURA 3: Usos del área central. Datos obtenidos de la observación y Catastro Municipal.
Elaboración propia. 2019

La creciente presión inmobiliaria, tanto en las periferias como en áreas centrales, han transformado el tejido urbano. Las áreas centrales, a pesar de la situación de abandono, siguen constituyendo un gran atractivo para desarrolladores e inversores; debido a que configuran un mercado inigualable respecto al resto de la ciudad. Los

flujos de personas, bienes y servicios constituyen un atractivo esencial. Como lo señala Harvey (2005), estos espacios generan una renta monopolista y los inversionistas que se localicen allí están dispuestos a cancelar un diferencial por el terreno a causa de su accesibilidad.

En las tres ciudades estudiadas, las condicionantes físicas definen un espacio público saturado, con gran dificultad para la integración social. Es por ello que resulta necesario recuperar y fortalecer a través del diseño urbanístico el desarrollo de la vida pública, la interacción de la población y crear un sistema social propio, dando como resultado patrones de conducta que responden a la cultura y la sociedad de cada ciudad. La generación de espacios que se encuentren en constante uso por la población, permite mejorar la seguridad, incrementa la movilidad peatonal, reduce la contaminación y mejora la salud física y mental de los habitantes.

En síntesis, todas las áreas de la ciudad deben poseer lugares con valor de centralidad y todos sus habitantes deberían poder acceder con igual facilidad a los centros urbanos. La articulación de los centros viejos y nuevos, el acceso y la recualificación de los centros históricos, no solo de la ciudad central, sino también de la periferia, la creación de nuevas centralidades polivalentes, en sus funciones y mixtas en su composición social, son elementos esenciales de la democracia urbana (Borja, 2002).

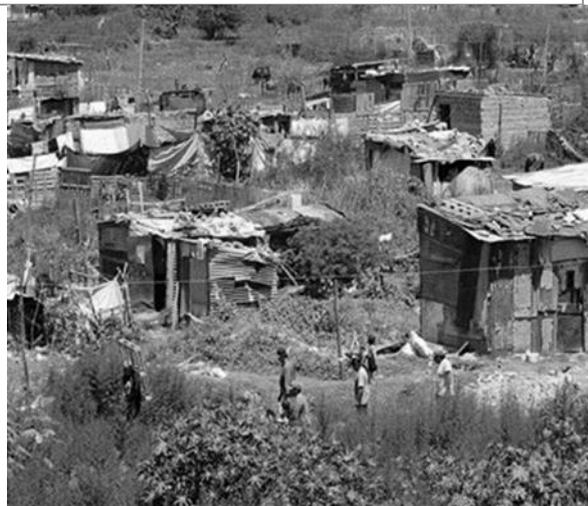
Carlos Moreno (2020) dice que se “trata de operar una transformación muy en profundidad del espacio urbano altamente monofuncional con la ciudad central y sus diversas especializaciones; hacia una ciudad policéntrica, para ofrecer esta calidad de vida en distancias cortas, la cronotopía, para acceder más fácilmente a las seis funciones sociales urbanas esenciales que son: habitar, trabajar, aprovisionarse, cuidarse, aprender, descansar”. Fortalecer esa proximidad, demanda generar nuevos espacios públicos, más pequeños y más dispersos en el tejido urbano, más próximos a las residencias, que complementen los existentes.

Considerando la forma de habitar el espacio público, podemos verificar (fotografías 1, 2 y 3); que no se experimenta del mismo modo. En la áreas centrales, se configura un espacio público, con mobiliario equipamiento, servicios y una definición clara de lo público y privado; sin embargo en los barrios periféricos, la situación es otra; con comportamientos poco diferentes a los habituales; la calle es espacio público y privado a la vez, por la falta de comodidades en el interior de las viviendas, y por el hacinamiento que experimentan muchas familias, donde las condiciones mínimas indispensables para la calidad de vida digna, acorde a la situación actual, profundizan las diferencias sociales, culturales y económicas.

Fotografía N° 1 Área central y periferia Concepción del Uruguay (2020)



Fotografía N° 2 Área central y periferia Concordia (2020)



Fotografía N° 3 Área central y periferia Gualeguaychú (2020)



CONCLUSIONES Y DISCUSIONES

Las ciudades intermedias, cumplen un rol estratégico en la conformación del territorio, es importante fortalecer políticas que tiendan a la intermediación a través, del desarrollo de los medios de integración, conectividad y posicionamiento (vialidad, transporte, tecnologías de la comunicación), impulsar capacidades productivas complementarias con mercados más amplios, promover la innovación con el desarrollo de políticas de formación e investigación, para generar recursos humanos capacitados frente a un mercado interno sólido y un territorio más equilibrado a escala nacional.

Como resultado de la realidad analizada, surge la necesidad de repensar el modelo de ciudad que se desea, donde se desea vivir y como se debería hacer para lograrlo, que tipo de ordenamiento territorial (más equitativo y equilibrado) se podría plantear. Crear ciudad y no una urbanización dispersa; ordenar la acelerada y desordena expansión, así como una densificación adecuada, recuperando la idea de ciudad. La construcción de ciudades compactas, la consolidación y la densificación de los centros como así también de los subcentros (propiciando la renovación, rehabilitación y revitalización) y el completamiento de vacíos urbanos que ya cuentan con las infraestructuras, los servicios y gran parte de los equipamientos, el fomento de la mixtura de usos, generando una articulación entre lo residencial y las actividades urbanas, evitarían la fragmentación espacial, la segregación social y la discontinuidad de la trama urbana, entre otras problemáticas, que debe resolver la planificación urbana.

Es necesario promover una densificación sustentable, reduciendo los costos de urbanización y preservando las áreas ambientalmente frágiles (producción agrícola y/o reserva natural) como así también el patrimonio histórico y cultural edilicio existente. Si bien, la renovación del espacio central es inevitable, se debe tener un criterio histórico, cultural, geográfico y por sobre todo valorar la dimensión social, considerando el uso por parte de la población.

Finalmente discutir alternativas hacia una planificación urbana que integre las regulaciones, con el diseño de las obras públicas, mediante mecanismos más eficientes para abordar la segregación de barrios periféricos donde se promueva el desarrollo de mercado del suelo y vivienda digna. Esperando, de esta forma, reducir la tendencia a la segregación socio espacial.

Las ciudades deberán reforzar sus estrategias orientadas a proteger a los más vulnerables y garantizar la cohesión social, apostando por una movilidad y un urbanismo más sostenibles. Continuar con el crecimiento sin límite, no puede ser la fórmula; ya que se ha comprobado que segrega, y genera desigualdades. A medida que las ciudades sigan creciendo sin control y ampliando las fronteras de la desigualdad social, los impactos negativos sobre la naturaleza mantendrán la tendencia de deterioro progresivo, y las inequidades sociales seguirán en aumento. Las sociedades que excluyen a parte de su población y priorizan algunos derechos por sobre otros, limitan las posibilidades de consolidar sociedades justas y democráticas.

CIUDADES INTERMEDIAS. ESCENARIO DE OPORTUNIDAD

Luego de la Pandemia y aislamiento, que atravesamos; sumado a la creciente conectividad; muchas compañías, promueven el trabajo desde el hogar y alientan a distribuir sus inversiones e instalaciones en ciudades pequeñas y medianas. Un sistema que este más y mejor distribuido geográficamente, ayudaría a conformar una economía más equilibrada. Retomar el policentrismo que imaginaba P.Geddes, parece un buen camino para reorganizar el sistema urbano; donde las ciudades intermedias pueden adquirir importancia, no solo como centros especializados, sino como escenarios de calidad de vida⁷.

Distribuir actividades en territorios de proximidad implica cambios en la organización productiva, donde empresas pequeñas y medianas tengan un mercado consumidor próximo en lugar de grandes enclaves productivos de concentración focalizada, reactivando la economía las localidades pequeñas y medianas con mayores oportunidades, y fuentes de trabajo. Un territorio conformado por ciudades pequeñas y medianas, en lo que Ánjel (2020) propone como “ciudades domesticas”: “vivir entonces, en una ciudad doméstica, además de no sufrir del estrés de las grandes, es estar en el mundo, hacer la vida ahí y respetar el medio ambiente que embellece sus paisajes”. Esto requiere contar con un sistema moderno de comunicaciones, espacios culturales, educación calificada y salud asegurada. Estas nuevas configuraciones territoriales, harán suponer una nueva forma de vida urbana, pondrán en valor a la ciudad, las regiones y los territorios con marcos multipolares.

BIBLIOGRAFÍA

-Ánjel, Memo. 2020. “La ciudad post-pandemia”. En: El mundo.com. <https://co-vidimob.com.br/2020/05/11/la-ciudad-post-pandemia/>

-Barenboim, C. A. (Agosto, 2010). Transformaciones Urbanas en las Ciudades Latinoamericanas Contemporáneas. En Arriga, H. y otros, 8va Bienal del Coloquio de Transformaciones Territoriales, Buenos Aires.

-Barenboim, C. A. (2014). Mercado inmobiliario, normativa e impacto territorial: Rosario y su Periferia. Rosario: Editorial UNR.

Borja, J. (2002) “Gobiernos locales, políticas públicas y participación ciudadana” en Revista Aportes. Buenos Aires: RA.

-Carrión, F. (2001). “Las nuevas tendencias de la urbanización en América Latina”, en La ciudad construida. Urbanismo en América Latina. Ecuador: FLACSO, pp. 7-24.

7 Rubén C.Loís. La ciudad y el urbanismo en tiempo de pandemia. Crítica Urbana. Revista de Estudios Urbanos y Territoriales Vol.3 num.15 Coronavirus: impacto urbano y territorial. A Coruña: Crítica Urbana, noviembre 2020

- Carrion, F. (2013) Ciudades Intermedias y desarrollo territorial Recuperado de :https://www.flacsoandes.edu.ec/sites/default/files/agora/files/1371060020.fa_agora_2013_carrion.pdf
- Geddes, P. (1915). *Cities in Evolution*. Londres: Williams & Norgate.
- Hardoy, Jorge E.; Satterthwaite, David (1987) *La ciudad legal y la ciudad ilegal*. (Grupo Editor Latinoamericano, Colección Estudios Políticos y Sociales, 1987)
- Harvey, D. (2005). "El arte de la renta: la globalización y la mercantilización de la cultura" en HARVEY, D. y SMITH, N. *Capital financiero, propiedad inmobiliaria y cultura*. Barcelona: Libres de Recerca, p. 29-57.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2001, 2010). *Provincia de Entre Ríos según localidad, Estadísticas de Población, Proyecciones y Estimaciones*. Buenos Aires: INDEC. Disponible en: www.indec.gov.ar
- Janoschka, Michael. (2002). *El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización*. EURE (Santiago), 28(85), 11-20. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612002008500002>
- Jordán, R. y Simioni, D. (1998). *Ciudades intermedias de América Latina y el caribe: propuestas para la gestión urbana*. Roma: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- Le Petit Robert (1986), *Dictionnaires Le Robert*, París.
- Lynch, K. (1981). "La imagen de la ciudad." Barcelona: Gustavo Gili, 1960.
- Manzano, F. y Velázquez, G. (2015). "La evolución de las ciudades intermedias en Argentina", en *Revista GEO* n° 27. Río de Janeiro: UERJ.
- Michelini, J. y Davies, C. (2009). "Ciudades intermedias y desarrollo territorial: Un análisis exploratorio del caso argentino", en *Documentos de Trabajo GEDEUR* n° 5. Madrid: GEDEUR.
- Miguez, I. A. (2010). *Ciudades Intermedias y Calidad de Vida* (Tesis doctoral). Universidad de Santiago de Compostela, Departamento de Geografía, España. Recuperado de:
https://minerva.usc.es/xmlui/bitstream/10347/2874/1/9788498875805_content.pdf
- Prévôt-Schapira, Marie-France, & Cattaneo Pineda, Rodrigo. (2008). Buenos Aires: la fragmentación en los intersticios de una sociedad polarizada. EURE (Santiago), 34(103), 73-92. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612008000300004>
- Sersewitz, V. (2020). "Fragmentación socio-espacial de las áreas centrales en ciudades intermedias en Entre Ríos / litoral", en *Anuario de Investigación CAEAU* n° 6. Buenos Aires: Universidad Abierta Interamericana.
- Silva, Mariana E. (2004). *Efectos ecológicos de la expansión urbana sobre las tierras agrícolas de la pampa ondulada*, Buenos Aires, Argentina. (Tesis de Maestría.

Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Exactas y Naturales.)Recuperado de

http://hdl.handle.net/20.500.12110/tesis_n3626_Silva

-Tella, G. (Agosto, 2016). El papel de las ciudades intermedias en Argentina. Plataforma Arquitectura. Recuperado de: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/792793/el-papel-de-las-ciudades-intermedias-en-argentina>

-Vidal-Koppmann, S. (s/f). Las ciudades intermedias de la argentina: producción y desarrollo de un espacio sustentable. Recuperado de: <http://www.observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal8/Geografiasocioeconomica/Geografiurbana/29.pdf>