

AREA METROPOLITANA DEL GRAN RESISTENCIA. SUS DINÁMICAS DE INTEGRACIÓN TERRITORIAL

Valdés, Paula.

Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional del Nordeste. Argentina.

pauvaldes21@gmail.com

Foulkes, María Dora.

Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional del Nordeste. Argentina.

mariadorfaf@gmail.com

Introducción

En el actual contexto de globalización e integración regional, y con la fluctuante realidad económica e institucional que vive la República Argentina, los tres niveles del Estado: Municipios, Provincias y Nación, deben redefinir sus roles de forma participativa para responder a las crecientes demandas sociales de la población y de los representantes de los sectores económicos.

En esa tónica y contexto, la Constitución Nacional reformada en 1994, incorporó herramientas eficaces y operativas para avanzar en el afianzamiento del sistema federal y fortalecer a los gobiernos locales. Así lo manifiesta la Carta Magna en su artículo 123 referente a la autonomía municipal; en la creación de regiones; en la facultad de celebrar convenios internacionales; en la consagración del régimen autónomo de la ciudad de Buenos Aires (artículo 129) y en el reconocimiento explícito del dominio originario de los recursos naturales (artículo 124), que históricamente integraban las competencias no delegadas expresamente por la Nación.

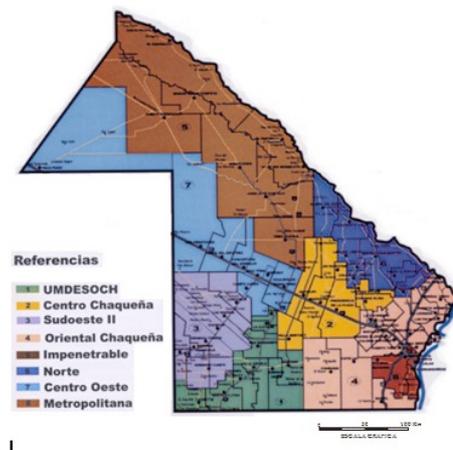
El ordenamiento político fundamental posibilita la constitución de regiones, según lo expresamente dispuesto en su artículo 124: *“Las provincias podrán crear regiones para el desarrollo económico y social y establecer órganos con facultades para el cumplimiento de sus fines y podrán también celebrar convenios internacionales en tanto no sean incompatibles*

con la política exterior de la Nación y no afecten las facultades delegadas al Gobierno Federal o el crédito público de la Nación; con el conocimiento del Congreso Nacional...”¹

Obedeciendo la interpretación del texto constitucional, el gobierno de la provincia del Chaco viene trabajando desde hace varios años, en ese sentido, a través de la Secretaría de Planificación y Evaluación de Resultados, en la instalación del desarrollo local como estrategia de intervención y en la regionalización como espacio territorial de aplicación, en el marco del Programa de Regionalización y Desarrollo Local.

Como consecuencia de este programa la Provincia del Chaco hoy cuenta con ocho microrregiones creadas por Ley N°5174/03, siendo unidades de desarrollo territorial, incluyendo a Departamentos y a ciudades cabeceras de los mismos, constituidas por la voluntaria asociación de los municipios. Estas regiones son: 1- UMDESCH²; 2- Centro chaqueña; 3- Oriental Chaqueña; 4- Sudoeste II; 5- Impenetrable; 6- Norte; 7- Centro Oeste; 8- Metropolitana (véase mapa 1).

MAPA 1-MICROREGIONES CHAQUEÑAS.



Fuente: Provincia del Chaco. Sistema Provincial de Planificación y Evaluación de Resultados.

Para cualquier estudio de planificación del territorio se toman en cuenta las diversas propuestas, proyectos implementados y decisiones adoptadas a lo largo del tiempo.

¹ Constitución Nacional de la República Argentina sancionada por el Congreso General Constituyente el 1° de mayo de 1853, reformada y concordada por la Convención Nacional ad hoc el 25 de septiembre de 1860 y con las reformas de las convenciones de 1866, 1898, 1957 y 1994. Consulta en Internet: www.senado.gov.ar

² Unión de municipios del sudoeste Chaqueño es la primera micro región chaqueña creada en agosto de 2000 y conformada por las localidades de Villa Ángela, Samuhú, San Bernardo, Coronel Du Graty, La Clotilde, La Tigra, Enrique Urien y Santa Sylvina.

El presente artículo se ocupa de entender que elementos cohesionan e integran potencialmente a la definida como Área Metropolitana del Gran Resistencia (AMGR). En nuestro caso recabar los criterios adoptadas para definir las microrregiones, su relación con criterios departamentales establecidos y la realidad de apropiación del territorio, permitirán visualizar cuales son las dinámicas y que elementos posibilitarán una mayor integración territorial.

Desarrollo

La Geografía actual considera a los espacios regionales constituidos por múltiples elementos que se interrelacionan, dando lugar a unas estructuras en continuo proceso de transformación y en las que actúan diversos agentes sociales, lo que obliga a tener una visión integrada en la cual los componentes económicos, ecológicos, culturales, históricos, políticos y sociales, con sus correspondientes interrelaciones, interdependencias, interconexiones e interacciones, adquieren especial relevancia para explicar e interpretar la organización de los territorios y sus cambios.

De forma sintética, cabe mencionar la diferencia entre una región y un área metropolitana.

Una Región Metropolitana, se puede definir como una porción de espacio geográfico, cuya estructura y funcionamiento, se pueden explicar en mayor medida, por la cercanía de un centro urbano y/o una conurbación metropolitana. A la dimensión física (tamaño), cultural (significado) y ecológica (dependencia) de esta región, es a lo que se le denomina Territorio Metropolitano o Gran Región Metropolitana; denominaciones, la primera, aún en elaboración y la segunda mucho más didáctica que técnica, en tanto expresa la expansión territorial de las relaciones urbano- regionales, pero carece de métodos de delimitación probados y validados científicamente.

El concepto de área metropolitana, ha sido introducido para definir determinadas realidades de las aglomeraciones urbanas. El término consta de dos palabras que hacen referencia, la primera, a un espacio o superficie; la segunda, a una ciudad principal. Etimológicamente, la palabra metrópoli deriva de ciudad madre y comprende la existencia de una ciudad y un espacio con el que mantiene estrecha relación (Aguilera, 1991). Un Área metropolitana, se da cuando por su continuidad geográfica dos o más ciudades comparten actividades socioeconómicas y culturales creando un centro único de población.

La metropolización forma parte de un proceso de urbanización de la sociedad que se desarrolla paralelamente al proceso de industrialización y de desarrollo capitalista en general. Lo que caracteriza a la forma metropolitana, sostiene Pedro Pérez, *“es 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”* (P. PIREZ, 2001, página 4).

La capacidad humana de superar la limitación del espacio ha mejorado a lo largo del tiempo principalmente sobre la base de dos recursos: el principio de contigüidad entre territorios (integración mediante la fusión de áreas), y la interacción en redes (cooperación entre puntos separados en el espacio). Aunque el estudio de las redes de ciudades se ha centrado en épocas recientes, pueden encontrarse estructuras de este tipo desde hace 2500 años.

Partiendo de la agrupación en microrregiones de la Provincia del Chaco, cuyos pilares fueron el desarrollo endógeno y descentralización política, su conformación fue por proximidad geográfica de localidades, por criterios de identidad étnica y cultural, por similitudes en su economía y producción, o por tener similares problemas, y que finalmente se agruparon en casi todos los casos por decisiones del gobierno provincial y cuestiones operativas de agrupar en siete u ocho municipios, salvo el caso de las dos microrregiones que se analizan: la Metropolitana y la Oriental Chaqueña.

La microrregión Metropolitana, que agrupa a ciudades que conformaban ya un aglomerado prácticamente continuo urbanizado, que contaba con menos territorio pero con la mayor cantidad de población de la provincia y la Oriental Chaqueña, que la bordea en toda su extensión, con la mayor cantidad de municipios, ninguno de primera categoría, pero en casi todos los casos muy dependientes de la atracción de esa potente área metropolitana y un territorio más extenso y poco ocupado, posible de funcionar complementariamente y con equipamientos funcionales a la primera, la Metropolitana.

El ejemplo más palpable de esa interdependencia es que la microrregión Metropolitana, no contempla incluir en la misma su propia área industrial, actualmente en otra microrregión, en otro departamento e incluso con intereses políticos y económicos a veces divergentes de las necesidades propias de ese conglomerado (véase gráfico 1).

Esta situación de paulatina continuidad de municipios, funcionalmente interdependientes, estudia desde 1970 a los de Resistencia, Barranqueras y Puerto Vilelas en forma conjunta, como incluidos en una traza lineal vinculando a esos territorios con el puerto, por vía terrestre y también férrea. Estas vías de comunicación fueron también las atractoras de asentamientos de población y de servicios y equipamientos, concentrados básicamente en la capital provincial y en su zona portuaria.

La situación de vulnerabilidad de la zona costera, paulatinamente desplaza la actividad fabril hacia el cuadrante oeste, con crecimiento de poblaciones como Fontana y Puerto Tirol. La primera, por razones de contigüidad y dentro de la traza de crecimiento lineal del aglomerado, sumado a disponibilidad de terrenos más económicos, posibilitó una conurbación natural de la ciudad de Fontana, estudiada en forma conjunta desde 1980 y ya en una propuesta de mayor amplitud, (Scornik, 1998) se tiende a incluir también a las ciudades de Colonia Benítez y Margarita Belén como posibles de conformar el Área Metropolitana del Gran Resistencia. Actualmente y funcionalmente la establecida como Microrregión Metropolitana solo incluye a cuatro municipios del Departamento San Fernando, excluyendo a otros municipios de menor población dentro del propio departamento y que funcionan en forma interdependiente como Colonia Baranda y Basail. Estas últimas ciudades, se incluyen en la otra microrregión contigua, cuya lógica de agrupamiento departamental tampoco las integra y las tiene en cuenta.

Si en todos los casos se debe tener en cuenta cuales son los recursos y las potencialidades de cada microrregión, estas dos comparten una implantación en terrenos naturalmente incluidos en zona de humedales, con varias cuencas hídricas afluentes del río Paraná, con problemas cíclicos de inundaciones y sequías, con zonas bajas y de esteros, que plantean terrenos relativamente aptos para la agricultura y la ganadería.

Las dos microrregiones tienen un límite natural condicionante, ya que se encuentran a la vera de un gran eje fluvial, el conformado por los ríos Paraguay y Paraná, pero se debe señalar que las costas chaqueñas son bajas, con sedimentos y no propicias para la ubicación de puertos naturales por su escaso calado.

Se encuentran además, dentro de un corredor carretero de tránsito nacional e internacional, de comunicación tanto en sentido norte- sur como en sentido este- oeste, pero aun con rutas sin

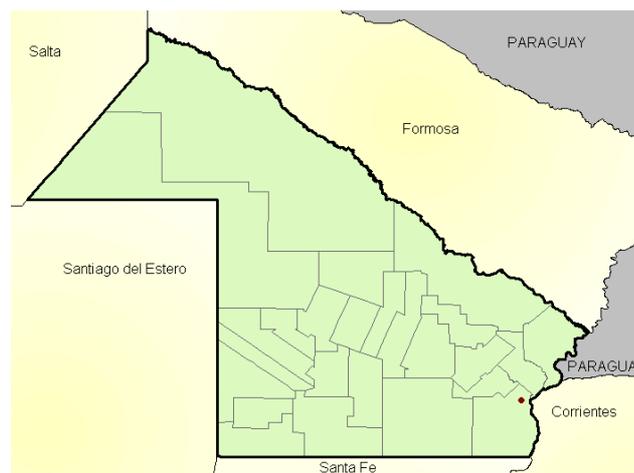
características de autopistas, inseguras y con escaso mantenimiento, además de una ubicación estratégica con respecto a otra área metropolitana y capital provincial como Corrientes, que tienen en conjunto una capacidad poblacional cercana al millón de habitantes, aún con una conexión material débil y falible como un único puente interprovincial solo de tránsito automotor.

Estas dos microrregiones, están conformadas por departamentos, incluidos en uno de los últimos territorios nacionales que se provincializa, en el año 1954, con la denominación de provincia Presidente Perón y con la sanción de la ley N°6 se propone la división territorial en departamentos, en ese momento, en 24 departamentos, aumentando en la actualidad a 25 (véase mapa 2).

¿Que es un departamento? Es una división territorial que ocupa una fracción establecida del territorio provincial y que contiene municipios, regidos por el sistema de ejidos colindantes que cubren todo el territorio, ya sea con tierra urbanizada o rural.

MAPA 2-

DIVISION



DEPARTAMENTAL

División departamental provincia del Chaco. Fuente: Elaboración propia.

Para este análisis solo se tomaran los seis departamentos ubicados en el cuadrante Este:

DEPARTAMENTO	CABECERA	AÑO CREACION	ORIGEN	POBLACION	SUPERFICIE	MUNICIPIOS / CATEGORIA
San Fernando	RESISTENCIA 274.490 hab	1954	Ley provincial N°6	390.874 hab	3.489 km2	RESISTENCIA(1ra) BARRANQUERAS(1ra) PUERTO VILELAS(2da) FONTANA (1ra) BASAIL (3ra) Delegación EL PARANACITO(Vilelas) Delegación COLONIA BARANDA (Resistencia)
Primero de Mayo	MARGARITA BELEN 4591 hab	1954	Ley provincial N°6	10.322 hab	1.864 km2	MARGARITA BELEN(3ra) COLONIA BENITEZ(3ra)
Tapenagá	CHARADAI 1346 hab	1954	Ley provincial N°6	4.097 hab	6.025 km2	CHARADAI (3ra) COTE LAI (3ra)
Libertad	PUERTO TIROL 7.855 hab	1954	Ley provincial N°6	12.158 hab	1.088 km2	PUERTO TIROL (2da) COLONIA POPULAR(3ra) LAGUNA BLANCA (3ra)
Bermejo	LA LEONESA 8.420 hab			25.052 hab	2.562 km2	PUERTO EVA PERON (3ra) GENERAL VEDIA (3ra) PUERTO BERMEJO (3ra) LAS PALMAS (2da) LA LEONESA (2da) ISLA DEL CERRITO (3ra)
General Donovan	MAKALLE 3.812 hab			13.490 hab	1.483 km2	MAKALLE (2da) LA ESCONDIDA (2da) LA VERDE (3ra) LAPACHITO (3ra)

San Fernando	Primero de Mayo	Tapenagá	Libertad	Bermejo	General Donovan

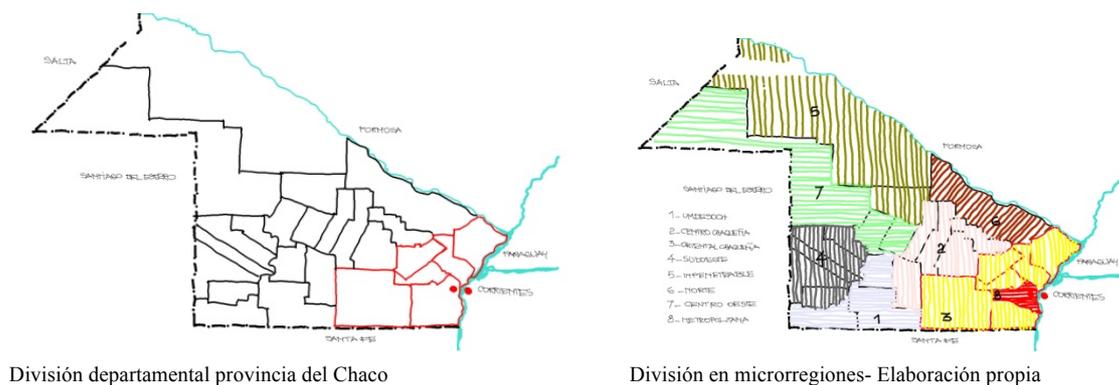
Estos departamentos tienen en su interior a municipios, que aparecen en la Constitución Provincial artículo 182, que establece que *“todo centro poblado se constituye en municipio con un gobierno ejercido con independencia de otro poder”*, es decir que son organismos autónomos. Establece también categorías, siendo de primera categoría los que cuentan con más de 20.000 habitantes, de segunda los de 5.000 y hasta 20.000 habitantes, y los de tercera categoría los que cuentan con hasta 5.000 habitantes. Estas categorías no son inmutables, con cada censo nacional es posible su re categorización.

En todos los casos los municipios cuentan con un área urbana, el ejido, y una sub urbana para crecer y expandirse, contando también con zonas aledañas de reserva y zonas rurales lindantes.

De los datos recabados, los de mayor superficie son los departamentos San Fernando y Tapenagá, y los que cuentan con mayor número de municipios son San Fernando y Bermejo. Solo tres municipios son de primera categoría: Resistencia, Barranqueras y Fontana, todos dentro del Departamento San Fernando.

Los seis departamentos se incluyen, al conformarse en microrregiones, la 3 denominada Oriental Chaqueña y la 8 Metropolitana. Se especifican las ciudades que se incluyen en cada departamento, pues en diferentes propuestas estas quedan incluidas ya sea en microrregiones o en áreas metropolitanas que difieren de la divisoria departamental. Queda conformado así un amplio territorio sobre el lateral este provincial, limitante con tres provincias argentinas y con otro país, la República del Paraguay, paso obligado de comunicación hacia el interior provincial y de comunicación interprovincial e internacional.

GRÁFICO 1- COTEJO DIVISIÓN DEPARTAMENTAL / MICROREGIONES



Fuente: Elaboración propia.

Si desde un enfoque territorial, el espacio físico es un elemento a considerar, en realidad es también una construcción social, donde se pueden ir definiendo otros límites y conformando otras plataformas comunes que tienen que ver con:

Un **origen común**, generalmente económico productivo, de explotación primaria y con una actividad fabril ligada a la salida de esos productos por vía fluvial (Puerto Tirol, Puerto Vicentini, Puerto Vilelas, Puerto Barranqueras). La propia ciudad capital tiene su origen a la vera del río Negro, antes navegable y principal vía de comunicación con el interior provincial y también con la capital correntina, de fundación en épocas de la conquista española (1588) Este origen como centro productor primario y con escaso valor agregado de trabajo industrial, dependiente de una política solamente extractiva y además sin valoración decisiva de la vía

fluvial como prioritaria para sacar la producción, sin inversión en puertos y dando prioridad al transporte por vía terrestre, imprimió cambios asimétricos en el destino de estas ciudades, con una concentración superlativa de actividades terciarias y de servicios en su ciudad capital Resistencia y con apuesta a una sola comunicación por ruta nacional, aun hoy sin características de autopista, insegura, riesgosa y de difícil tránsito interprovincial e internacional.

En este punto se verifica en la costa chaqueña sobre el río Paraguay solo Puerto Bermejo, sobre brazos del Paraná, Puerto Antequera y Puerto Barranqueras y hacia el sur y sobre costa chaqueña ningún puerto. Indudablemente los puertos naturales y el mayor calado se dan sobre costa correntina, el principal en la ciudad de Corrientes, en Riachuelo, Derqui, Empedrado, hacia el sur, pero no existe, salvo con la ciudad de Corrientes, ninguna conexión por vía terrestre, carretera o férrea que permita conectar fácilmente la costa chaqueña con posibles puertos en la orilla correntina.

En este caso el área metropolitana tiene que impulsar como prioritario el segundo punto de conexión ferro automotor por el sur, potenciando la conexión con la costa correntina hacia la localidad de Riachuelo, proyecto largamente estudiado y sin visos de implementación. Actualmente, ante el congestionamiento y falta de un correcto mantenimiento de la única conexión vial por un puente de cuarenta años de antigüedad, las fuerzas vivas de ambas orillas han reiniciado las gestiones para lograr incluir en la agenda nacional la materialización de un segundo puente, en este caso ferro- automotor para canalizar la circulación de intercambio de flujo tanto interprovincial como internacional, que de ser positivamente gestionado, tendrá visos de concreción material dentro de aproximadamente dieciséis años. Desconocer o abandonar la vía fluvial como conexión nacional e internacional es cortar una de las comunicaciones que posibilitarían una dinámica de integración del territorio y además potenciar localidades hoy en franco retroceso.

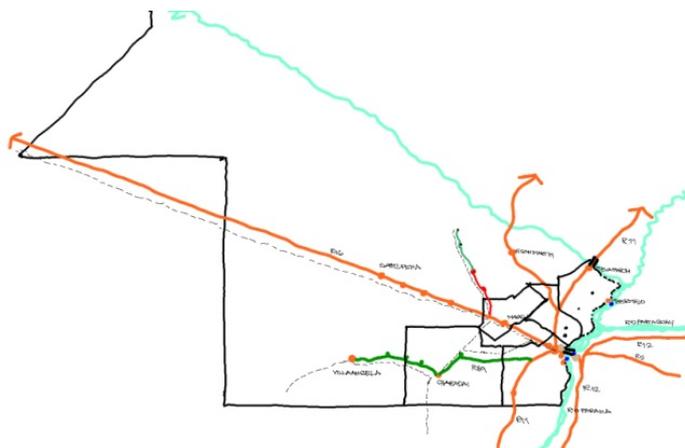
*Reconocer un **origen común por conexión fluvial** volvería a poner en valor un medio de cohesión territorial poco potenciado y con casi nula inversión en infraestructura (puertos y puentes).*

Una dependencia de **vías estructurantes** de la movilidad y comunicación territorial, asociadas indispensablemente a cuestiones como medios y tipos de transporte interurbano,

metropolitano y urbano, a multimodalidad, a centros de logística para modificar dentro de los ejidos urbanos la carga de transportes pesados.

En este tema la conectividad por vías se da en forma radial a partir de la concentración del área metropolitana AMGR hacia los cuatro puntos cardinales, al este con una comunicación a partir de un único puente interprovincial, ya obsoleto y vulnerable, al norte y sur solo la ruta 11, ruta nacional pavimentada de doble mano, angosta, ya desactualizada e insegura para la actual carga viaria y hacia el oeste otra ruta nacional la 16, con similares características en su inicio a la 11, perdiendo paulatinamente su estado de mantenimiento al llegar al límite interprovincial con Santiago del Estero. Esta conexión es realmente la columna vertebral de comunicación de la ciudad capital con su interior provincial, ya que hacia ambos laterales, con vías pavimentadas y sin pavimentar se produce la comunicación en forma de peine con todo el territorio provincial. De esta comunicación carretera actual, en las microrregiones analizadas, dentro de la Oeste Chaqueña, solo un departamento queda fuera de estas rutas troncales, el Tapenaga, cuya ciudad cabecera Charadai es también la que menor población detenta, a pesar de ser un punto geográfico importante dentro de ese vasto territorio, solo comunicado por una ruta nacional sin pavimentar, por caminos vecinales y por tren, de frecuencia variable y en condiciones deplorables.(véase gráfico 2)

GRÁFICO 2- CONEXIONES EXISTENTES



Fuente: Elaboración propia.

Este diseño radial, asociado a la mayor autonomía de los transportes, que no necesitan puntos de parada o abastecimiento de combustible próximos, implica la invisibilidad e innecesaria presencia de varias de estas ciudades, salvo que se estudie un sistema de interconectividad circular, alternativo, mejorando y pavimentando rutas existentes, estableciendo una red con interconexión al ferrocarril y posibilitando otro punto de transporte aéreo, permitiendo en el sector analizado definir otros puntos estratégicos en dos posibles conexiones circulares, una ampliada de conexión de la ruta N° 11, que conecte desde Villa Guillermina, Los Amores, La Sabana, Charadai, Presidencia de la Plaza, Colonias Unidas, General San Martín, y de allí a la provincia de Formosa y un circuito menor que conecte a esa misma ruta N° 11 a Basail, Cote Lai, Makalle, La Eduvigis, Selvas del Río de Oro, Puerto Eva Perón, La Leonesa, Margarita Belén, Colonia Benítez y Antequera, definiendo otro circuito alternativo, mas comunicado, equitativo y menos vulnerable, posible de ser nuevamente repoblado y revitalizado y que a su vez contribuya a potenciar otros puntos de conexión con las provincias vecinas de Santa Fe, Corrientes, Formosa e incluso con el vecino Paraguay (véase gráfico 3).

GRÁFICO 3- CONEXIONES PROPUESTAS



Fuente: Elaboración propia.

Estas trazas a su vez, definirían tres circuitos interdependientes, el primero, contenedor de las áreas metropolitanas del Gran Resistencia- Gran Corrientes, el segundo prácticamente tomaría la superficie de toda la microrregión Oeste Chaqueña, generando una potente conexión interna, y el tercer circuito, excedería la superficie de estas dos microrregiones, pero visibilizaría una mejor conexión provincial y con las provincias vecinas de Santa Fe y Formosa (véase gráfico 4)

GRÁFICO 4- POSIBLES CONEXIONES- NUEVOS CIRCUITOS



Fuente: Elaboración propia.

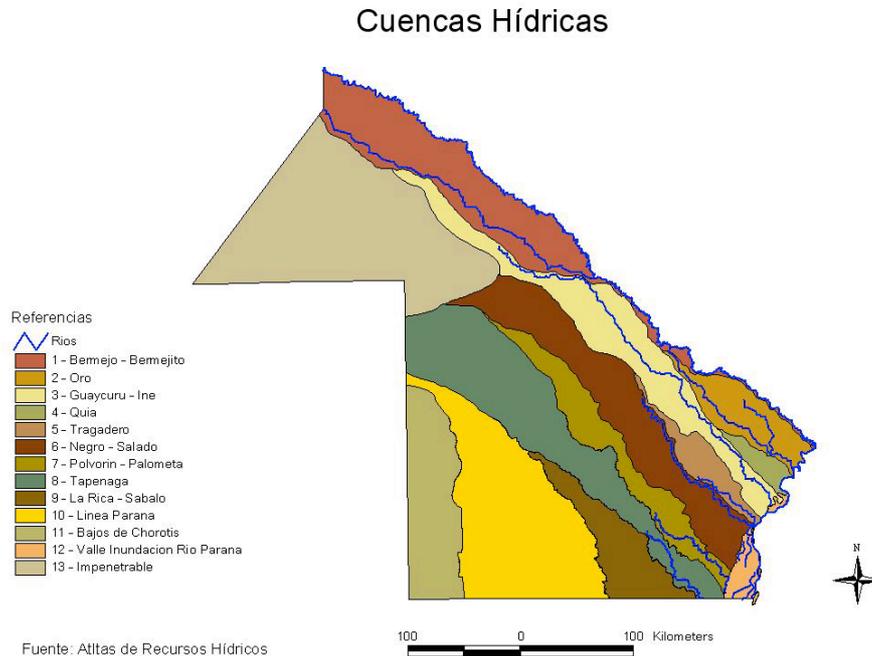
Esta puesta en valor de **vías estructurantes** posibles de potenciar circuitos más cohesionados territorialmente implica también apostar a necesarias obras de infraestructura vial, lentamente materializadas en el norte del país.

Los **equipamientos** y **servicios** que brindan y proveen las distintas ciudades del territorio analizado, de diferentes departamentos y con categorizaciones asociadas al número de habitantes que casi sellan destinos de centros atractores y en crecimiento con otros en declinación y en riesgo de desaparecer.

Estos servicios y equipamientos tienen que ver también con la oferta laboral, el tipo de nuevos empleos que se generan, las posibilidades para la población del disfrute de áreas de recreación, deporte y equipamiento cultural a escala territorial, apostando no a la concentración sino a la complementación y singularidad. Dentro de las singularidades están los valores patrimoniales de cada ciudad, destacándose indudablemente el perfil de “ciudad de las esculturas” que desde hace décadas, diferentes gestiones sostienen en el caso de la ciudad de Resistencia. Pero también se deben potenciar centros como Puerto Tirol, como área de asentamiento industrial, Margarita Belén como centro de desarrollo de mejoramiento de la genética ganadera de la provincia, Colonia Benítez y General Obligado como centros de estudio de la flora y cultivos autóctonos.

En general se debe dar prioridad al desarrollo productivo pero actualmente también se tiende a mejorar la oferta de turismo, aunque no cuenta la zona con evidentes y tradicionales atractivos. Se promueve el turismo de estancias y de aventura pero también, atendiendo al potencial de sus humedales y a la rica variedad de paisajes del suelo chaqueño, el estudio de la flora y fauna de la zona, así como el recorrido por los numerosos ríos que surcan esta parte del territorio, como el conocimiento de los parques nacionales y de preservación del bosque nativo, valorados ya a nivel científico (véase mapa 3).

MAPA 3- CUENCAS HIDRICAS



Este origen similar implica también similares conformaciones, centralidades y también parecidos desarrollos, declinaciones y problemas, siendo el de los residuos urbanos uno que necesariamente debe encararse a nivel territorial, ligado a la problemática ambiental y a la conservación de los humedales y ríos sin contaminar del área analizada. Otro punto es el de concentración de oferta laboral en el sector terciario y de servicios, con escasa diversificación del empleo, lo que tensiona y desequilibra la ocupación del territorio y también la ubicación de equipamiento residencial, a veces no asociado a buenas condiciones de infraestructura, servicios y equipamientos, agravando la calidad de vida de vastos sectores de población.

También la concentración de la oferta de equipamiento sanitario o educativo de nivel superior, implica un atractor y concentrador de población, sobre todo joven, despoblando a pueblos que deben ser revitalizados, a efectos de mejorar una mejor distribución en el territorio.

La tendencia a concentrar **equipamientos y servicios** distorsiona y desarticula una buena apropiación y distribución de población en el territorio, por ello debe ponerse especial atención a desarrollos locales singulares y a sus virtudes como territorio natural de humedales, propiciando descentralización de servicios y equipamientos prioritarios para garantizar asentamientos con calidad de vida a su población.

Dinámicas territoriales metropolitanas

El desarrollo urbano actual hace difícil, a veces, conocer donde una ciudad termina y donde comienza una nueva. La existencia de funciones urbanas en zonas muy alejadas del núcleo central de la ciudad, sin una continuidad morfológica, complica aún más la situación.

La necesidad de describir mejor la realidad urbana ha dado lugar al nacimiento de nuevos conceptos que tratan de reflejar esta creciente complejidad. Conceptos como conurbación,

aglomeración, región urbana, área metropolitana, ciudad región, eco región urbana, etc., han venido empleándose, para explicar situaciones similares, aún cuando encierran en sí significados muy diferentes en su origen y en su desarrollo³.

El avance de la integración territorial de las áreas urbanas no se ha visto acompañado con igual intensidad por la adopción de instrumentos de ordenación territorial y urbanística de carácter supramunicipal, ya que hoy las dinámicas urbanas comportan una interrelación creciente entre los municipios colindantes, mientras que la ordenación del territorio sigue dependiendo exclusivamente de instrumentos urbanísticos de ámbito municipal.

El proceso de integración funcional del territorio del Área Metropolitana como con la micro región Oeste Chaqueña se ha ido extendiendo, por encima de las fronteras administrativas municipales, sin que estas transformaciones hayan dado lugar a una reforma de los mecanismos de gobierno local.

De esta manera, la región metropolitana funcional, definida a partir de los parámetros habituales de la movilidad obligada, resulta una realidad fragmentada desde el punto de vista administrativo y con problemas de movilidad, conectividad, seguridad, ambientales y servicios mal prestado que excede con creces el ámbito territorial adjudicado, transfiriendo parte de sus problemas a la micro región que la limita y contiene, la Oeste Chaqueña. Esta situación, contenida dentro de un ámbito provincial, es quizás más fácil de resolver que la otra situación de metropolización del Gran Resistencia- Gran Corrientes, pues se trata ya de aplicar una coordinación interprovincial.

Si se trabaja sobre esas dos microrregiones, en primer lugar se debe partir de la base de que son complementarias, interdependientes y atadas a un desarrollo común y por ello se debe estudiar a ambas conjuntamente para encarar proyectos de infraestructura, de equipamientos, de servicios y de especialización de áreas funcionales interdependientes e interconectadas.

Ambas micro regiones deben poder cohesionarse y complementarse a partir de tener:

1- **COHESIÓN** es un concepto que implica existencia de partes que se mantienen unidas por diversas fuerzas internas, pudiendo ser física o social. Analizada desde lo físico, comparten un territorio similar y sus problemas hídricos y productivos están muy asociados. Desde lo social, el consenso de pertenencia y parte de una comunidad, es un poco alejado de la realidad actual, pues siendo una provincia con altos índices de pobreza y exclusión de grupos sociales antagónicos e incluso con población indígena marginada, las acciones de acercamiento desde lo educativo, sanitario o social, aun están expresadas en forma incipiente. Lograr cohesión implica incluir las nociones de crecimiento y desarrollo conjunto, tendiente a lograr la participación y luchar contra la exclusión.

Si bien se piensa la cohesión en términos de gobernabilidad en nuestro caso implica potenciar políticas de inclusión social, de productividad y territoriales que definan propuestas de conexión a partir de un completamiento y mejoramiento de la red vial, sin desconocer que

³ Ver los trabajos de AGUDELO P. Luis. Indicadores Territoriales de Sostenibilidad, la Huella ecológica del valle de Aburrá. Convenio UNAL-CORANTIOQUIA (1998).

este extenso territorio no debe abandonar nuevamente la conexión por ferrocarril, no debe ignorar la conexión fluvial y también debe poner en valor la conexión aérea, hoy casi solo usada para el tráfico ilegal. Estos ejes viales deben ser seguros, bien dimensionados y adaptados con visión para por lo menos veinte años por delante.

También implica asignar roles a cada municipio pero dentro de un espíritu de desarrollo potencial común, creciendo todos de forma ordenada y equilibrada.

En síntesis para cohesionarse se debe ver lo que nos asemeja y nos hace compartir el territorio, para ello debemos saber cuáles son los atributos ciertos de cada micro región y luego de las poblaciones que la integran.

2-INNOVACION en este caso se debe asociar a cambio y búsqueda de soluciones creativas y diferentes con el objetivo puesto en resultados también distintos. En el entendimiento de que somos una de las regiones postergadas en materia de inversiones e infraestructuras, posicionarnos como innovadores, implica conocer las realidades y visualizar las potencialidades conjuntas y allí los observatorios no son suficientes para definir a municipios o áreas metropolitanas innovadoras, hay que ver cuáles son sus agendas, cuales sus políticas prioritarias y como se toman sus decisiones pues cada municipio está casi obligado a innovar, pero no puede desentenderse de los que comparten su espacio físico y social, pues están ligados a un destino común y además se tiene que incluir en el concepto de gobernanza a largo plazo de áreas que exceden lo municipal y a veces lo provincial.

3- COOPERACION es un concepto que implica colaborar en conseguir algún logro, alcanzar alguna meta común, compartir acciones para obtener un beneficio común. Es por lo tanto una estrategia aplicada a procesos de cambio con la visión de un futuro compartido. Es de participación más horizontal que vertical. Si bien este concepto de cooperación es antagónico al de competencia, en realidad en el caso de áreas metropolitanas se trata de una estrategia de gestión que busca cooperar para competir con otros territorios también integrados metropolitanamente. La cooperación debe entenderse como una visión, no solo de apoyo en algunos proyectos sino que hace referencia a complementariedades, el Estado y los Municipios se deben complementar para poder competir, en un proceso de fortalecimiento y de desarrollo sostenible.

Conclusiones

En conclusión, visualizar las dos microrregiones como complementarias y de desarrollo conjunto, tratando de equilibrar las diferencias notorias de los departamentos incluidos en ellas, potenciando en cada uno las ciudades cabeceras, sus cualidades distintivas y para ello se debe analizar:

El TERRITORIO URBANIZADO entendido como una red de ciudades complementarias y no con excesiva concentración solo en la capital provincial, descentralizando servicios y equipamientos en función de la población actual pero también en las posibles de asentarse a futuro y en atención a que actividades tiene, ya sea productivas, industriales, de servicios, religiosas, deportivas, recreativas o culturales como potenciales atractores de población a

esas ciudades hoy en declinación o franco estancamiento, apostando y potenciando centros más compactos, algunos especializados como industriales, tecnológicos, forestales, respetar el patrimonio urbano existente, definiendo cuales son centros de servicio de áreas agrícolas o ganaderas. Tender a que cada centro urbano cuente con plan de desarrollo urbano en concordancia con su rol dentro de la propuesta de las dos microrregiones, que el mismo este integrado por transporte urbano e interurbano mejorando los tiempos de traslado entre las diferentes ciudades del área.

El TERRITORIO NATURAL como una posibilidad de definir áreas de explotación intensiva y áreas preservadas como los humedales, conservando las cuencas hídricas, con uso de suelo para agricultura, ganadería, con espacios protegidos de valor paisajístico o patrimonial. Se debe lograr una propuesta de desarrollo territorial acordado y no impuesto inconsultamente.

La CONECTIVIDAD como una de las claves de interdependencia, de uso de las potencialidades y servicios del área y una herramienta para evitar el aislamiento, la deserción hacia el centro urbano mayor y el despoblamiento del extenso territorio condenando a los pobladores rurales a una peor calidad de vida y de servicios esenciales. Esa conectividad terrestre debe completar la traza vial y reflotar la traza férrea, conectarse a las redes troncales y crear anillos de derivación que no impacten negativamente sobre los núcleos urbanos, fomentando el transporte público por sobre el privado. Además de la conectividad terrestre, tratar de incluir la conectividad aérea con mayor frecuencia y la fluvial como una mejor opción para el transporte de cargas.

Si bien esos puntos son básicos para la integración, los temas pendientes son varios: fuentes de energía, especialización de áreas, tratamiento de residuos, centros de concentración y distribución, zonas francas, comunicaciones como posibilitadores de mayor inversión y crecimiento del área metropolitana.

Bibliografía

AGUILERA A., María j et al.(1997) Geografía Humana II. Universidad Nacional de Educación a Distancia. Geografía e Historia. Unidades Didácticas. Madrid.

ARROYO D. *“Los ejes centrales del desarrollo local en Argentina”*

ARROYO, M. (2001). “La contraurbanización: un debate metodológico y conceptual sobre la dinámica de las áreas metropolitanas”. Scripta Nova. Volumen V, Nº 97 (septiembre).

CORRAGIO, José L.(1979) *“Sobre la espacialidad social y el concepto de región”* El Colegio de México .Avances de investigación, CEED,3.

FOIO, María del S, PEREZ RUBIO, Ana M. (2013) "*El proceso de micro-regionalización como estrategia del desarrollo local. Un estudio en la Provincia del Chaco*" en

<http://ces.unne.edu.ar/publicaciones/13-perez.pdf>

INSTITUTO DE GEOGRAFIA .FACULTAD DE HUMANIDADES.UNNE

(1974)"*Resistencia y su población*" Geográfica 3 Revista del Instituto de Geografía

LIPIETZ, A "*El capital y su espacio*" Editorial Siglo XXI. México, 1979

NIEVAS M., ROSA MARIN C., SILVERO R. (2007)"*Análisis de una política de desarrollo local: descentralización por micro regiones en la Provincia del Chaco. El caso de la Región Metropolitana. Desarrollo local endógeno*"

OLIVERAS i SAMITIER, (2008). "*Perspectiva de present i de futur sobre el fet metropolità a Catalunya*", en AA.VV, L' organización del territorio: un repte per el segle XXI? Barcelona, Fundació UCE- Galerada, pp. 315- 352.

PALACIOS Juan J. "*El concepto de región espacial de los procesos sociales*" en Revista Interamericana de Planificación Vol. XVII, N° 66 México, junio 1983 pp56-68

----- "*El concepto de región*" en Ávila Sánchez, H compilador. Lecturas de análisis regional en México y América latina. Universidad Autónoma de Chapingo. 1993

PÍREZ, P. (2001). *Cuestión metropolitana y gobernabilidad urbana en la Argentina*. Homo Sapiens, Buenos Aires. Pág 4.

SCORNIK, C. (1998). "*Diagnóstico Urbano Expeditivo del Área metropolitana del Gran Resistencia*". SUPCE. Ministerio del Interior, Provincia del Chaco.

VALDES P. (2012). *La Ordenación de espacios metropolitanos. Transformaciones territoriales en el eje Gran Resistencia- Gran Corrientes*. Argentina. Editorial Académica Española.

VAZQUEZ BARQUERO A. (2000) "*Desarrollo endógeno y globalización*" EURE Santiago