

Nueva Terminal de Concordia

Equipo técnico de Políticas para la República

1. Introducción.

Como ya es de público conocimiento, se están llevando adelante las gestiones para la construcción de la nueva terminal de ómnibus de nuestra ciudad, con una ubicación en un predio de varias hectáreas frente al autódromo, actualmente propiedad del gobierno nacional y cuya cesión hacia el ámbito municipal se vendría planteando ante el Congreso Nacional por parte de legisladores locales. Al respecto, como integrantes de la Junta Promotora de Políticas para la República de Concordia nos permitimos aportar algunas reflexiones para favorecer el intercambio de ideas, ya que entendemos que es una obra muy importante para nuestra ciudad, que por tanto debe ser bien pensada en el mediano y largo plazo atendiendo las necesidades presentes pero también las de las próximas generaciones, en lo funcional y el buen uso del dinero público, centrado en la mayor eficiencia y sustentabilidad ambiental de este servicio y poniendo siempre a la persona como centro de las políticas públicas.

2. La terminal de ómnibus de Concordia HOY. Nuestro diagnóstico.

La terminal de nuestra ciudad se encuentra emplazada en la intersección de importantes arterias viales como lo son Av. San Lorenzo, Av. Gerardo Yoya y calle Hipólito Irigoyen. Entendemos que la ubicación de la misma es muy buena, ya que se encuentra casi en el centro de la mancha urbana de Concordia, no obstante lo cual y debido a las dimensiones de las estructuras edilicias, se generan en la actualidad algunas dificultades operativas y situaciones de inseguridad para los usuarios, los peatones y conductores que eventualmente circulan por el lugar.

El área de maniobras y estacionamiento de los colectivos no está separada de la vía pública por ello se generan cortes temporales sobre calle H. Irigoyen sentido sur - norte debido a que cuando los colectivos dan marcha atrás al salir del andén, cortan el tránsito vehicular. Cabe destacar que ésta calle es muy utilizada por automovilistas que se dirigen hacia el sector norte de la ciudad. Ésta situación también genera que el ingreso peatonal por el lado norte sea absolutamente inseguro, ya que se accede a la terminal directamente a través de la playa de maniobras y estacionamiento de los colectivos. También el acceso a los andenes no se encuentra restringido a los pasajeros y personal de las empresas de transporte, sino que cualquier persona puede circular libremente por el lugar y en cualquier horario.

Entendemos que es una necesidad en el mediano plazo plantear su reubicación, porque en la situación actual, además del riesgo operativo antes mencionado sería inviable a nuestro entender poder ampliarla más allá de lo que ya se intervino con las modificaciones de mejoras incorporadas durante la pandemia, en el momento que los servicios de transporte de larga distancia se encontraban suspendidos.

3. La nueva terminal frente al autódromo o en la rotonda de ingreso al Campo del Abasto. Nuestra mirada.

Movilidad urbana y la sustentabilidad.

Desde nuestro espacio político entendemos que el centro de las políticas públicas debe ser el vecino y el bien común. A partir de ello es que miramos el problema planteado de la ubicación de la nueva terminal desde una perspectiva que tenga en cuenta criterios de sustentabilidad y que promueva la movilidad urbana de cara a un modelo de ciudad que enfatice más lo social que lo infraestructural, la promoción del transporte público masivo más que el transporte motorizado privado, la integración multimodal más que la unimodalidad restrictiva.

Dos de las ubicaciones planteadas hasta el momento son las señaladas con rojo en el siguiente mapa (*Imagen 1*): frente al autódromo por parte del gobierno local y cerca del ingreso al Campo del Abasto sobre Ruta 4, por algunos vecinos. Ambas se encuentran aproximadamente a 6 y 10 km de la zona céntrica y fuera del radio urbano, por ende implican mayores dificultades para los usuarios que deben trasladarse hacia o desde las mismas, conllevando esto mayores costos y tiempos agregados.

Además esas ubicaciones no alientan la intermodalidad, es decir, poder trasladarse hasta la terminal “nueva” a través de la mayoría de las líneas de colectivo urbano, caminando, en bicicleta u otro tipo de transporte no motorizado. Entendemos que el centro de la discusión deben ser los vecinos de a pie, los usuarios y el tipo de ciudad que queremos, y no la capacidad de tal o cual lugar para que “quepa” la nueva terminal, o poner como argumento prioritario al vehículo por sobre la necesidad de las personas.

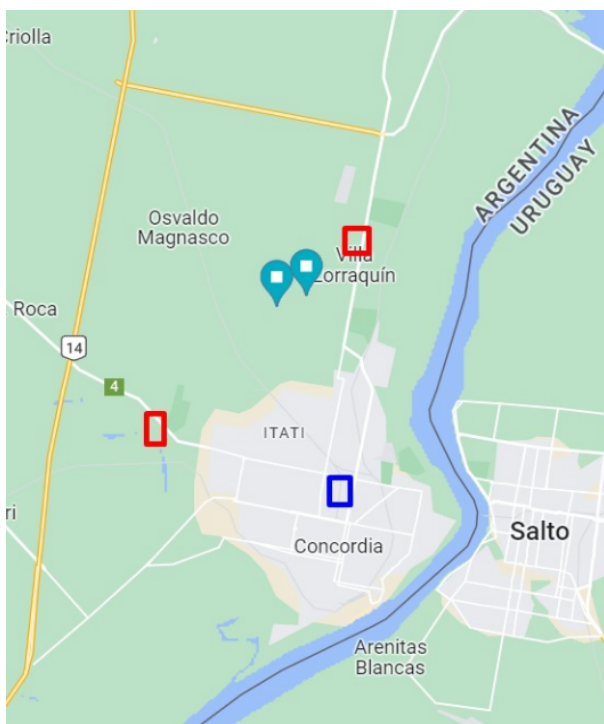


Imagen 1: En la imagen señalamos con ROJO las posibles ubicaciones alejadas del casco urbano y con AZUL el predio de la ex Estación Norte.

Indagando a nivel provincial, vemos que estas ideas ya se vienen concretando en otras ciudades, donde existiría algún fondo aportado en el marco del [Programa “Infraestructura Nodal de Transporte Público de Pasajeros”](#) del Ministerio de Transporte de la Nación para la construcción de nuevas terminales de ómnibus. Sabemos que se concretó la terminal de Villaguay, Feliciano, actualmente en marcha la de Diamante entre otras y que en general sus ubicaciones se plantean alejadas del alcance de la mayoría de las personas, siguiendo una misma lógica, donde parecieran obras pensadas más bien en la disponibilidad del terreno y las empresas de transporte y no centradas en el ciudadano para facilitarle su traslado, debiendo acudir al servicio de remises para movilizarse permanentemente cuando sabemos que el transporte público si es eficiente es el mejor medio y más sustentable, como lo observamos en las grandes ciudades de nuestro país como CABA, Santa Fé, Rosario, Córdoba, etc, donde con accesos mejorados y rápidos, combinado con un transporte público eficiente, se disminuye el uso de autos particulares tornando el sistema mucho más ambientalmente sustentable.

4. Estación multimodal en el predio de la ex Estación Norte. Nuestra propuesta.

La multimodalidad del transporte busca ordenar y hacer más funcional, ágil y dinámica toda la movilidad urbana de la ciudad. Para ello, el sector de la Ex-Estación Norte resulta un punto estratégico para desarrollar allí una **estación multimodal**, ya que cuenta con buena accesibilidad desde las periferias y ciudades aledañas y en particular una posibilidad de articulación directa con la autovía General Artigas (a través de Ruta 4), se dispone de amplios espacios “vacantes” de dominio municipal y la presencia de los ramales ferroviarios que se vinculan y forman parte de la línea del FFCC General Urquiza.

Este lugar geográfico de la ciudad, resulta un importante punto de llegada, ya que a pocos minutos se encuentran la mayoría de los servicios y actividades de la ciudad. Por esto y considerando la búsqueda de la multimodalidad, proponemos la construcción de la nueva terminal de ómnibus integrada en una estación multimodal en el predio de la Estación Norte.

Además resulta también estratégica la ubicación debido a que en la actualidad varias líneas del transporte público de pasajeros provenientes de diferentes barrios de la ciudad pasan por las inmediaciones del lugar y también existe la posibilidad de acercar otras líneas de colectivos urbanos, de esta manera la Estación Multimodal se conformaría en un nodo de movilidad metropolitana, donde la posibilidad de intercambiar y combinar las distintas formas de transporte ofrecería al ciudadano una mayor variedad de opciones de desplazamiento según sus necesidades.

A su vez, su lugar central en la geografía de la ciudad, generaría una gran oportunidad para la futura expansión urbana debido a la dominancia estratégica en la continuidad y homogeneidad de una ciudad compacta que evita el fenómeno nocivo de dispersión del tejido urbano. Es decir que la Estación Multimodal sería un elemento muy significativo para la reconfiguración de la ciudad, lo que conceptualmente entendemos como acupuntura urbana, para potenciar la Concordia Futura en la que deseamos vivir. Entendemos que no se trata de reemplazar una terminal de ómnibus por otra, sino de plantearnos qué tipo de ciudad queremos y que tan funcional, sustentable y al servicio de la persona se encuentran los distintos elementos que componen el tejido urbanístico.

Antecedentes.

Un parque urbano para Concordia

Por Matías Gigli

El viejo cuadro de la estación de Concordia Norte será readaptado como resultado de un concurso para reformular la zona urbana. Con la interrupción de los trenes a esta ciudad entrerriana los terrenos ferroviarios de ese barrio quedaron en estado de abandono, con apenas una utilización parcial para un corsódromo recientemente incorporado al predio. La verdad es que este gran lote de más de siete hectáreas divide en dos partes el cordón de suburbio que rodea la ciudad más consolidada.

Link a la noticia:

<https://www.pagina12.com.ar/diario/suplementos/m2/10-1006-2006-08-05.html>

Nuestra propuesta desde Políticas para la República, centrada en facilitar el acceso al ciudadano a los medios de transporte, de una manera más eficiente y sustentable, partió desde la misma visión que se ha trabajado en Paraná en un proyecto de ordenanza denominado [Plan Director de Movilidad](#), sobre esta misma temática con visión multimodal, presentada por nuestros actuales concejales. El documento de base en esa ocasión ha sido a partir de un informe emitido por el BID, recomendando este tipo de terminales multimodales como existen en las grandes ciudades y otras partes del mundo.

En nuestro caso coincidente con esa visión como partido, de nuestra memoria de ciudadanos y de la investigación en la web encontramos esta noticia de una nota periodística del diario Página 12, que data del 6 de agosto del 2006, donde la Municipalidad de Concordia junto con el Colegio de Arquitectos de la provincia de Entre Ríos, regional Noroeste lanzaron el “Concurso Nacional de Ideas para el predio de la ex-estación Concordia Norte” y que de acuerdo a este artículo **hubo un anteproyecto ganador**, que quisiéramos conocer en profundidad y que pueda ser puesto a consideración de la comunidad como alternativa importante de base. Es decir, nuestra propuesta no es nueva para la ciudad, sino que queremos retomar la idea original que hace varios años se pretendió dejar en el olvido, mejorarla y adaptarla a las necesidades actuales y futuras de estos tiempos.

Creemos además, por lo indagado en las publicaciones recientes locales, los comentarios de los lectores y lo que pudimos hablar con los vecinos, que esta ubicación sigue siendo muy preponderante en las consideraciones de la gente.

5. Conclusión.

Desde [Políticas para la República](#) sostenemos que la planificación urbana a mediano y largo plazo posibilita tomar decisiones acertadas de cara al desarrollo integral de la ciudad y sus inmediaciones. Lo urbano no se limita al aspecto infraestructural, sino que condiciona

las oportunidades de los vecinos de vivir una vida plena, digna y asegurando a las futuras generaciones un ambiente saludable y sustentable.

Aprobamos que se aproveche el financiamiento nacional a través del [Programa Infraestructura Nodal de Transporte Público de Pasajeros](#) para construir una nueva terminal de ómnibus para nuestra ciudad. Pero entendemos que el proyecto debe surgir de un diagnóstico pormenorizado de la ciudad y dentro de una planificación urbanística que responda a la necesidad del vecino.

Vemos falencias en el proyecto actual y consideramos que la ubicación en la cual se quiere emplazar la nueva terminal no es la adecuada, por todos los argumentos antes mencionados. Entendemos además que la construcción de una nueva terminal de ómnibus para Concordia no es la máxima prioridad, la ciudad está necesitando que se resuelvan cuestiones fundamentales que hacen a las necesidades básicas de las personas. Sí vemos la necesidad de mejorar el sistema de transporte a un mediano plazo, pero que como venimos diciendo, se debe poner en el centro a la persona y no al vehículo.

Dejamos abierto el debate a la ciudadanía, evaluando cada postura fundamentada, en pos de seguir enriqueciendo nuestra propuesta, a la luz de un diagnóstico ya elaborado. Pretendiendo hacer nuestro aporte centrados en el bien común y en ser respuesta concreta a las necesidades reales de todos los concordenses.

Equipo PR Concordia: Rogelio Dalzotto, Marcos Pizzio y Lucky Charlye Dos Santos
Equipo técnico de Políticas para la República.