



EL ESPACIO PÚBLICO EN DISPUTA. EL CASO DE LA CALLE DE ACCESO AL CAMPUS DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DEL COMAHUE

*Romina Valeria Schroeder*¹

(Manuscrito recibido el 24 de octubre de 2016, en versión final 7 de diciembre de 2016)

Resumen

El espacio urbano experimenta profundas transformaciones, lo que lleva también a reformulaciones del espacio público en términos de apropiación, acceso y uso. El artículo comienza un proceso de reflexión al respecto, tomando como ejemplo el pedido que el Municipio de la ciudad de Neuquén efectuara a la Universidad Nacional del Comahue de apertura pública de la calle de acceso al campus universitario. La calle es analizada como una categoría especial dentro del espacio público, dado que si bien se hace de ella un uso comunitario, se encuentra dentro de los límites internos de la Institución. Con respecto a la metodología, se incluye recopilación de variada información, observación *in situ* y la elaboración de un sondeo de opinión que hace hincapié, principalmente, en la percepción que la comunidad universitaria tiene acerca de los cambios que se vienen generando. La materialización de las acciones pone de manifiesto, en muchos casos, la distancia social, económica entre los diversos actores y agentes que van ejerciendo una apropiación del espacio, cuyo resultado se reflejará, finalmente, en la configuración de la trama urbana. Por lo anterior, es aconsejable que toda intervención se realice bajo una visión sistémica, desde lo social, lo morfológico y estructural, que permita conocer en profundidad la realidad imperante y la complejidad de los procesos, con una visión a largo plazo.

Palabras clave: espacio urbano, espacio público, calle

¹Departamento de Geografía, Facultad de Humanidades, Universidad Nacional del Comahue. Av. Argentina 1400, Neuquén-Argentina. roschroeder@hotmail.com

PUBLIC SPACE IN DISPUTE. THE CASE OF THE STREET ACCESS TO THE CAMPUS OF THE NATIONAL UNIVERSITY OF COMAHUE

Abstract

The urban space bears profound transformations, which also lead to reformulations of public space in terms of ownership, access and use. The article introduces a process of reflection taking as an example the order that the Municipality of the city of Neuquén has effected to the National University of Comahue to open, for public purposes, the campus entrance. This street is analyzed as a special category within the public space, since although citizen makes a shared use, this street is within the internal boundaries of the Institution. Methodology includes in situ observation and an opinion poll which emphasizes mainly on the perception that the university community has about the changes that are being generating. The materialization of actions points out, in many cases, social, economic distance between the various actors and agents that are exerting appropriation of space; the result will be reflected eventually in shaping the city. Therefore, it is imperative that any intervention is carried out under a systemic view, from social, morphological and structural perspectives that allow understand, in depth, complex processes, with a long-term vision.

Key-words: urban space, public space, street

Introducción

La presente contribución se efectúa en el marco de la problemática generada por la solicitud del Sr. Intendente del Municipio de la ciudad de Neuquén, Horacio Quiroga, respecto a la intención de realizar la apertura, para libre acceso y circulación, de la que actualmente es una calle interna, denominada “Libres Pensadores”, cuyo dominio es de la Universidad Nacional del Comahue (en adelante, UNCo), y cuya finalidad actual es la de servir como acceso al Campus de dicha Universidad.

El objetivo del trabajo es efectuar un análisis acerca de los efectos de la posible cesión de la calle haciendo hincapié, principalmente, en la percepción que la comunidad universitaria, usuaria principal del espacio, tiene acerca de los cambios que se vienen generando. Con respecto a la metodología, se incluye recopilación de variada información (bibliografía, informes, legislación vigente, notas de periódicos y *websites*, entre las principales), observación *in situ* y la elaboración de un sondeo de opinión, a través de la realización de entrevistas a informantes-clave, y encuestas a miembros de la comunidad universitaria de la UNCo.

Últimamente, el espacio urbano experimenta profundas transformaciones, lo que lleva también a reformulaciones del espacio público en términos de apropiación,

acceso y uso. Asimismo, el papel de las instituciones fue puesto de relieve en esta reconfiguración, sobre todo a través de la retórica y la producción normativa, que ha llevado a la consolidación de estudios realizados desde diferentes perspectivas.

La dinámica inherente al espacio público debe ser asumida como continua, es decir, el espacio urbano se modifica permanentemente, pues las personas son las que le dan sentido, las que marcan su uso y aceptación, su vida y su caducidad (Garriz y Schroeder, 2014). Margulis (2001: 121-122), al respecto, menciona que, “La ciudad no sólo funciona, también comunica, y desde este ángulo podemos leer e interpretar en ella las numerosas huellas que va dejando la acción prolongada de sus habitantes, las construcciones de sentido que va imprimiendo la dinámica social, que se manifiestan como una **escritura colectiva** que es descifrable en sus edificaciones, en sus calles, en la circulación, en los comportamientos”.

Precisamente, desde una concepción más técnica, un elemento central corresponde al viario urbano y la trama circulatoria, soportes importantes y sustanciales de todo el entramado urbano, dado que cumplen la función de interconexión entre los sectores, por el rol asignado como conductoras y organizadoras de los flujos de la ciudad (Garriz y Schroeder, 2014). Si bien sus características tangibles (trazado, dimensiones, extensión) han variado con el tiempo, se observa en la actualidad una tendencia hacia la generación de vía rápidas de comunicación, donde prima la circulación vehicular sobre la peatonal.

En general, se consignan diferencias entre vía de circulación y el término “calle” dado que, si bien, cumplen algunas funciones similares, esta última tiene un significado particular cuando se la trata como una tipología dentro de un espacio público. Al respecto, Soria Puig (1979) efectúa un interesante aporte cuando menciona que “Para Cerdà, vía urbana es el espacio especialmente acondicionado para el movimiento de vehículos y personas, mientras que la calle es el conjunto formado por la vía y los edificios a ella adyacentes.”, es decir, “la entidad conjuntiva de vía y edificios”. Al respecto, Tort y Paül dan cuenta que en el concepto convergen “lo público y lo privado”² (2005:1), pero también debería estar incluida la importancia de lo que será, posteriormente, la definición del espacio ciudadano. Según los autores, “La interacción entre vía y edificios conlleva, inevitablemente, que nos tengamos que referir siempre a la calle como una entidad de encaje jurídico ambivalente, o sea, situada en un punto intermedio entre “lo público” (la vía, entendida en su dimensión de uso público) y “lo privado” (esto es, los edificios)” (ibíd.: 6).

Otros autores enmarcan a la calle dentro de un proyecto de construcción colectiva, donde la condición temporal, vinculada a las características edilicias, le otorgan significado, “Como la calle es en definitiva una construcción colectiva, para que ésta se complete a la imagen de su proyecto original será necesaria una

²Cursiva en el original.

determinada continuidad en el tiempo de la vigencia de los tipos edilicios que originaron y enunciaron ese proyecto” (Diez, 1996: 88).

En este sentido, cuando se habla de construcción colectiva, se incorpora a la apropiación y el sentido de pertenencia como un proceso dinámico a través del cual, la calle, como espacio público, se transforma en espacio propio, íntimo, una experiencia individual, más que colectiva (Redondo, 2012). “No necesito ser dueño del espacio para apropiarme del mismo, me lo apropio y me apropia, el proceso es siempre de doble vía” (Jiménez, Olivera y López, 2014: 166). Sin entrar en los diferentes elementos que componen la apropiación como categoría analítica, es interesante pensar en los aspectos intangibles que forman parte del proceso, ya que en ellos convergen el imaginario colectivo, los recuerdos, los anhelos, las presencias, las ausencias, las luchas, los miedos... Como dice Redondo (2012), “Cuando uno pasea por una calle que reconoce como propia, se inicia una relación que pone en valor el espacio que se recorre, que se usa, que se vive. En ese momento el valor que se le otorga empieza a formar parte de la propia calle...Este valor se habrá creado andando, poniendo en movimiento todo el cuerpo, el individual y el social”.

Haciendo referencia a la ciudad de Neuquén, y de un tiempo a esta parte, existe un pedido del Ejecutivo Municipal de apertura pública de las calles internas de la UNCo. En este trabajo, particularmente, se intenta reflexionar sobre la calle de acceso al Campus Universitario (en adelante, CU) como una categoría especial dentro del espacio público, dado que si bien se hace de ella un uso comunitario, se encuentra dentro de los límites internos de la UNCo.

Consideraciones metodológicas

Los datos analizados provienen de un sondeo de opinión con encuestas realizadas en una muestra de 400 personas, principalmente alumnos, aunque también se encuentran representados docentes y no docentes de la UNCo (sede Central) durante los meses de mayo, junio y principios de julio de 2016. De todas las encuestas realizadas solo 27 unidades³ de análisis decidieron no responderlas, por lo que a la fecha de entrega de las mismas se contó con la cantidad de 373, no existiendo encuestas de opinión en blanco. Los criterios de selección de la muestra fueron dos: que la persona tuviera 18 o más años, y que formara parte de la UNCo, como alumno, docente y/o no docente; estableciéndose cuotas por género y edad. El cuestionario utilizado comprende preguntas abiertas y cerradas. Se incluyeron preguntas sobre las características sociodemográficas del encuestado tales como el grupo de edad al que pertenece, el género, la ciudad y el barrio en que vive. Asimismo, se estudiaron aspectos orientados a conocer la movilidad de los respondientes y el grado de conocimiento sobre la problemática específica, referida

³ Corresponde a un 7% del total de la muestra, con un predominio de la categoría docente sin que se especifiquen los motivos por los cuales decidieron no responderlas.

a la calle de acceso al campus, combinada con nivel de apropiación de dicho espacio y percepción acerca del impacto que la posible intervención pudiera generar. En todos los casos la participación fue anónima y voluntaria.

Para analizar el nivel de conocimiento acerca del pedido de cesión de la calle interna de la UNCo por parte del Municipio local, se establecieron las categorías vinculadas con *conoce*, *no conoce* y *no responde*. Además, y con el propósito de determinar si dicho conocimiento se encontraba relacionado con información previa, se formaron cuatro categorías principales en función del acceso a la información: *ámbito universitario* (órganos rectores, facultades, cátedras, centros de estudiantes, prensa UNCo, entre otros), *medios de comunicación* (radio, tv, diarios digitales y/o impresos, entre otros), *redes sociales* (Facebook, blogs, Internet en general) y *comentarios* (en la calle, por compañeros, familia, etc.).

El ítem 11 del cuestionario (¿Conoce cuál es el nombre de la calle?) tiene el propósito de evaluar el grado de apropiación que la comunidad universitaria tiene sobre el espacio en cuestión. Cuando se habla de apropiación se tiene en cuenta el conjunto de prácticas que le confieren a un espacio las cualidades de un lugar personal. Para ello, se buscó preguntar por el nombre de la calle también con la intención de observar en qué medida se encuentra internalizado que dicho espacio constituye la vía de acceso al campus. Es así que se establecen las categorías de *da el nombre de la calle, lo conoce pero no da su nombre, lo conoce pero el nombre que da es erróneo, no lo conoce y no responde*.

Finalmente, se incluye el ítem 12 (¿Estima que será favorable o desfavorable que la Universidad ceda la calle de acceso al campus?) que mide el nivel de satisfacción respecto a la posible intervención sobre la calle de acceso; en este caso las categorías, al igual que las anteriores, se constituyen a partir de un resumen de las evaluaciones que cada encuestado/a realiza acerca de la problemática. Las respuestas involucran uso del espacio universitario, actitudes y juicios de valor acerca del funcionamiento del conjunto institucional, e incorporan comportamientos de los miembros de la comunidad universitaria así como externos a ella que llevan, a su vez, a intentar una aproximación hacia el nivel de apropiación de la calle “Libres Pensadores”. En estos dos últimos ítems, se realiza un análisis cualitativo del contenido de las respuestas, a partir de la lectura sistemática de las transcripciones textuales. Las lecturas siguientes apuntaron a desarrollar categorías o un sistema clasificatorio que permitiera identificar los patrones principales y reducir la complejidad y longitud de las respuestas abiertas (Brom y otros, 2007: 190). Según Boyatzis (1998) existen tres maneras diferentes de conformar las categorías; (a) teóricamente dirigida; (b) mediante datos previos; (c) inductiva, las cuales difieren si el análisis comienza con una teoría o con la información sin procesar. Particularmente, en este informe, se opta por hacerlo en forma inductiva mediante la información textual de las respuestas.

Entre las limitantes de este estudio, es importante aclarar que, dada la magnitud de la posible intervención, sería necesario incorporar opiniones externas (vecinos del

área de influencia, profesionales, funcionarios públicos) con la intención de ampliar el debate a la comunidad en su conjunto. Con respecto a las encuestas, se considera se deben efectuarse un número mayor en las categorías de docente y no docente y que las mismas debe ser efectuadas en los lugares de trabajo a efectos de no perder el nivel de receptividad de la encuesta.

Límites naturales y antrópicos del Campus Universitario

La UNCo (Figura 1) se encuentra ubicada en un área de nexo entre la trama urbana y las formas naturales que la rodean. Domina el paisaje un relieve mesetiforme, denominado localmente “barda”, que se erige como una pieza de borde y de transición (natural-artificial) tanto del territorio de la UNCo como de la propia ciudad de Neuquén. El actual campus linda con dos conectores urbanos de importancia, la Avenida Argentina (al oeste) y la calle Leloir (al sur).

La Av. Argentina es el eje estructurante norte-sur de la ciudad, además de constituir la vía de conexión con las geoformas, al sur (Río Limay) y con el norte (barda y Parque Norte). En este último, se encuentra la Plaza de las Banderas y el Mirador Balcón del Valle, con vistas panorámicas⁴. Asimismo, la arteria presenta un boulevard verde que la recorre y sectores de estacionamiento hacia su interior constituyéndose, además, en un área que permite las mayores alturas edilicias (según el Código Urbano de Neuquén). En dicho eje se centralizan usos administrativos, institucionales y comerciales de gran importancia.

⁴ Desde allí se puede ver las localidades de Neuquén, Cipolletti y Cinco Saltos, además de chacras de frutales, viñedos y los ríos Limay, Neuquén y Río Negro, con sus islas.

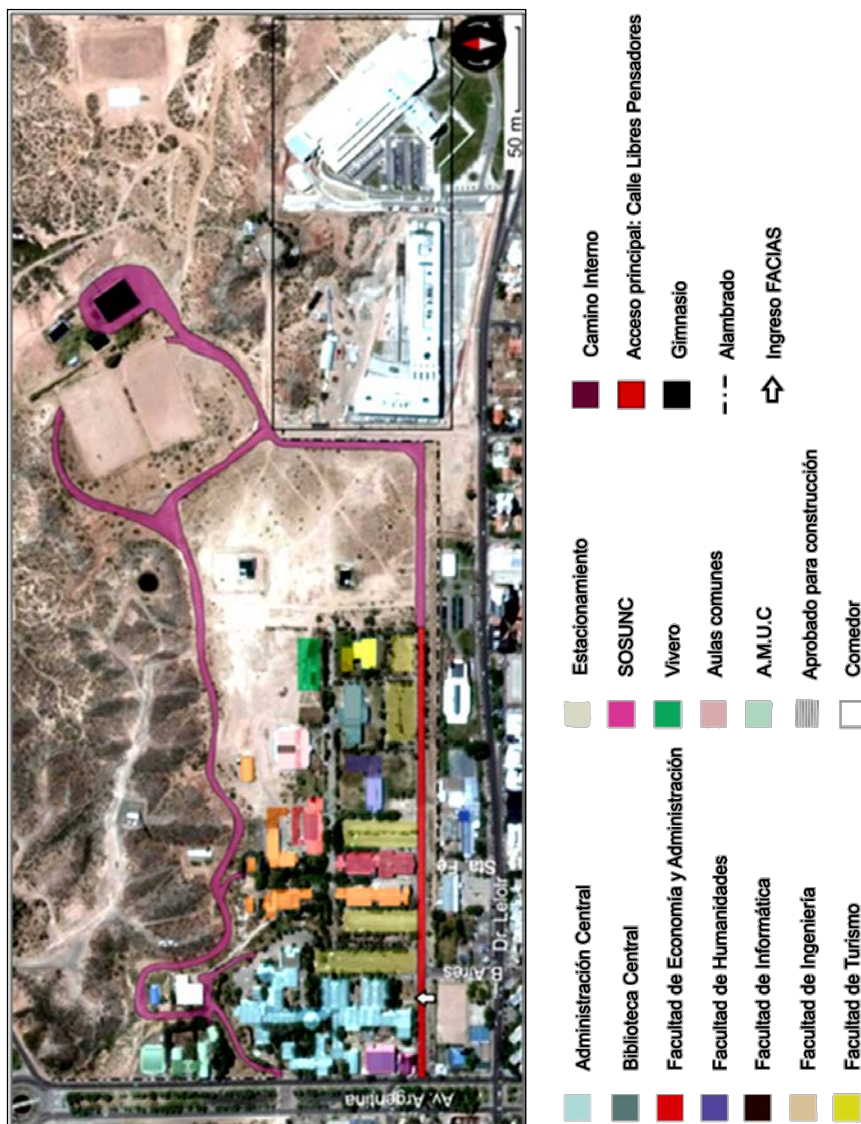


Figura 1. Principales edificios dentro del CU. Fuente: Elaboración propia sobre la base del documento “Concurso Nacional de Ideas. Desarrollo del Campus Universitario. Anteproyecto Sector Educativo” (UNCo, 2011).

Nota 1: Se ilustran algunos de los estacionamientos, sin desconocerse la presencia de otros (formales e informales).

Nota 2: La Facultad de Ciencias del Ambiente y la Salud (FACIAS) no posee aún edificio propio.

Nota 3: El rectángulo ubicado en la esquina inferior derecha representa el límite este: Poder Judicial y la Honorable Legislatura de la Provincia de Neuquén.

Por su parte, la calle Leloir constituye también un borde, especialmente por el perfil de los nuevos edificios que se han construido en los últimos años. Se trata de un corredor urbano que permite la densificación en altura y que se convirtió en un nuevo eje residencial e institucional ya que alberga edificios de viviendas multifamiliares, e institucionales como el Concejo Deliberante de la Ciudad, la Legislatura de la Provincia del Neuquén y el Palacio de Justicia o también conocido como “Ciudad Judicial” y que junto con el Colegio Confluencia ofrecen su fachada principal sobre la calle Leloir y su “espalda” sobre el CU. Además, es un eje utilizado como circunvalación uniendo el puente Cipolletti-Neuquén con la localidad de Centenario, pasando por la zona del Parque Industrial de Neuquén y por varios barrios de gran densidad, en la zona norte de la ciudad.

En el sector este, la Universidad linda con el Río Neuquén, aunque no tiene una línea costera propia; el terreno solo toca un punto del mismo donde se ubican equipos de bombeo de agua propios. Es importante aclarar que el predio, en gran parte, no se encuentra cercado (UNCo, 2011: 16-18).

Actualmente, se están ejecutando obras de ensanchamiento sobre el corredor Doctor Ramón-Leloir con miras a mejorar la conectividad de la ciudad. Según estimaciones de la Secretaría de Obras Públicas del Municipio, la vía soporta una carga promedio de 25 mil vehículos diarios (Municipalidad Neuquén, 30/06/2016). Además, de acuerdo con información reciente, el sector podría convertirse en un polo hotelero: “El Hilton, que se está construyendo en Avenida Argentina y Leloir, fue el puntapié para una serie de inversiones que ya están en marcha para esta zona, y que la convertirán en el epicentro de hoteles de categoría de toda la capital” (LMN, 06/09/2016). De concretarse las inversiones previstas se sumarán dos hoteles de la cadena Fèn en el área donde ya se encuentran construidos el hipermercado Coto y el shopping Alto Comahue (Figura 2).

Un informe actual realizado por docentes de la Facultad de Ciencias del Ambiente y Salud, observan un aumento en emprendimientos inmobiliarios privados. Se destaca que en sectores “...donde se emplazaban viviendas residenciales unifamiliares” (tipo casa o dúplex), hoy se evidencian dos situaciones “por un lado una modificación en la infraestructura civil y por otro un aumento en la densidad poblacional en ese terreno” (Prensa UNCo, 10/07/2016).



Figura 2. Vista calle Libres Pensadores esq. Buenos Aires, al fondo hotel en construcción sobre Av Argentina. Foto de la autora, julio 2016.

Sistematización de los datos generales

Cabe consignarse que se analizarán en primer lugar los datos que corresponden a aspectos sociodemográficos, movilidad y grado de conocimiento de la problemática, dejando para el final del informe los ítems 11 y 12 donde se analizan las preguntas abiertas de forma cualitativa.

Una breve descripción de la muestra final indica que de las 373 encuestas completadas 316 corresponden a la categoría “alumno”, 30 a “docentes” y 27 a “no docentes”, representando una parte importante de las Facultades presentes en UNCo (sede Central). Se observa un predominio del sexo femenino (61%) sobre el masculino (39%) y, si bien la mayoría de las personas encuestadas residen en la ciudad de Neuquén (60%), encontramos un porcentaje importante que provienen del área de influencia (37%), entre las que se destacan las localidades de Cipolletti, Plottier y Centenario⁵. Entre los barrios que más presencia tienen en el sondeo se pueden mencionar: Centro (algunos especifican por el sector –Centro Oeste, Centro

⁵ El 3% restante corresponde a aquellos que en el cuestionario no dieron respuesta a este ítem.

Este – otros denominan al sector como “el Alto”), Santa Genoveva, Alta Barda, Limay, Confluencia, Belgrano, El Progreso, Mercantiles, Cumelén, entre los principales.

Si se toma en consideración el medio de transporte utilizado para llegar a la Universidad, el grupo más importante elige al colectivo (45%) en forma conjunta con la movilidad pedestre (22%). Si bien la pregunta del cuestionario no pide especificar si se trata de transporte urbano o interurbano, dada la fuerte presencia regional, permite inferir que un número importante se refiere al transporte interurbano de pasajeros. A su vez, este medio se suele combinar con la movilidad pedestre debido a la distancia que media entre las paradas y la Universidad (en algunos casos, de más de un kilómetro) y también a que, probablemente, muchos alumnos que provienen de otras localidades optan por una residencia en los barrios próximos a la Universidad, por lo que les permite ahorrar dichos costos y desplazarse a pie. Otro medio de transporte muy utilizado es el vehículo particular (29%). Dentro de este apartado se pide aclarar si corresponde a automóvil o moto, observándose una preeminencia del primero sobre el segundo. Las demás categorías – bicicleta, tren – tienen escasa representación, con un 3% e inferior al 0,5%, respectivamente.

Sería dable tener en cuenta que los viajes a pie, en bicicleta o en transporte público son los medios que pueden potenciar el contacto y la comunicación en el espacio universitario y comunitario, además de reducir drásticamente el estrés ambiental provocado por los vehículos privados (Schroeder y Garriz, 2009).

Se puede decir que existe una cierta inclinación hacia espacios y prácticas específicas de acuerdo a las Facultades a las cuales pertenecen las personas encuestadas. Los espacios para estacionamiento no escapan a esta observación. En general, se estacionan en los lugares asignados a la Facultad que pertenecen o en el espacio más próximo a su lugar de cursada o ámbito laboral. Particularmente, en horarios “pico” se presenta una situación conflictiva, relacionada al ingreso y salida de clase del colegio Confluencia (entidad privada y externa pero muy próxima al CU); los espacios comunes y las vías de circulación internas colapsan por un uso vinculado a dichas actividades que no forman parte de la vida universitaria.

Del mismo modo, las distintas personas construyen su propio espacio a través de los itinerarios y lugares a los que concurren cotidiana o esporádicamente y, en este sentido, es interesante analizar las calles que se conectan con el acceso al campus.

Pese a que muchas de las personas encuestadas no dieron respuesta a este apartado, de todas maneras, es posible advertir que un número importante, tanto de vehículos como de peatones, realizan el ingreso a través de la calle Buenos Aires y, en menor medida, lo hacen por la Av. Argentina y la calle Santa Fe (sobre el límite sur de la UNCo) que se encuentra interrumpida por un paredón, con apertura únicamente disponible para el tránsito peatonal. Esto puede deberse a que la calle Buenos Aires desemboca en el estacionamiento principal e histórico, paralelo al edificio fundacional (UNCo, 2011: 20).

Además, existe un acceso controlado desde la calle Entre Ríos (lindante con la Ciudad Judicial) que se abre a partir de un portón.

Al momento de realización de este trabajo, el acceso se encuentra muy trabado por las obras de ampliación que se vienen realizando sobre la calle Leloir, generando inconvenientes no sólo al tránsito vehicular sino también constituyendo un sector peligroso para los que se desplazan a pie.

Como se ha dicho, la encuesta incluía preguntas abiertas cuyas respuestas permitieron capturar el punto de vista de los entrevistados sin predeterminarlos a través de una selección previa de categorías (Patton, 2002). Bajo este formato se procuró una aproximación al nivel de conocimiento que se tiene sobre la problemática específica referida a la calle de acceso a la Universidad, en términos de la información con la que se cuenta y el medio por el que se accedió a la misma. Algunas impresiones que se toman de la muestra indican que el 52,55% de las personas encuestadas están al tanto del tema en cuestión mientras que el 41,55% no lo está; un número inferior (5,90%) opta por no responder a la pregunta. Ahora bien, si se realiza un análisis hacia el interior de cada categoría, se aprecia que tanto el personal docente (80%) como el no docente (85,19%) cuentan con mayor información y son capaces de describir fehacientemente la problemática. En muchos casos, se identifican los actores involucrados, es decir la Universidad y el Municipio, entre los principales. El nivel de conocimiento decrece casi a la mitad cuando los encuestados son estudiantes (47,15%).

De las 293 respuesta obtenidas⁶ al explorar el instrumento por el cual se realiza el proceso comunicacional, existe un predominio de los *medios masivos de comunicación* (diarios, radio, tv) con 106 menciones, mientras que dentro del *ámbito universitario* – que incluye información facilitada por prensa UNCo, facultades que hayan tratado la problemática en las clases, así como otras vías – se encuentran 75 menciones, seguido de *comentarios* y *redes sociales* con 26 y 20 alusiones, respectivamente.

Por un lado, estos resultados pueden conducir a pensar que la situación de aparente desinformación se encuentra condicionada por el segmento etario predominante de la muestra⁷ dentro del cual prevalecen alumnos ingresantes, que se encontrarían en una etapa de adaptación a la dinámica universitaria y por lo que estarían menos involucrados en ciertas cuestiones puntuales. Por otro lado, se podría inferir una insuficiente difusión del tema, afectando el interés y la participación activa de la comunidad universitaria, motivado principalmente por un limitado conocimiento de las implicancias que se involucran en esta problemática. En relación con este punto, se puede apreciar que la categoría “no docente” es la que en mayor medida conoce el nombre de la calle de acceso y demuestra un sentido de pertenencia más marcado que se expresa en sus frases, en sus vivencias y, por supuesto, en la preocupación acerca de las posibles intervenciones.

⁶ En este ítem, hay encuestados que no responden y otros que lo hacen con más de una opción, es decir, acceden a la información a través de varias vías, en forma simultánea.

⁷ 269 unidades de análisis pertenecen al segmento etario de 18 a 25 años.

Análisis temático de la opinión del encuestado/a

En síntesis, al estudiar los resultados obtenidos del ítem que trata el nivel de apropiación e internalización de la calle de acceso al campus, se observa que unas 270 respuestas no conocen el nombre de la calle en cuestión, esto representa un 72,39% de la muestra; 24 creen conocer el nombre pero el que dan no es el correcto y 18 dicen conocerlo pero no lo proporcionan en la encuesta. Sólo un 5,09% del total de encuestados sabe fehacientemente que el nombre de la calle de acceso es “Libres Pensadores”.

A partir de este sondeo se generó en los encuestados una necesidad de buscar conocer su nombre. Al momento de la redacción de este informe, ya es bastante conocido, hecho que se afianzó también desde una serie de acciones por parte de las autoridades universitarias y otros sondeos de opinión en curso.

Finalmente, el ítem 12, que consulta sobre el grado de satisfacción de los encuestados acerca del pedido de cesión de la calle “Libres Pensadores” por parte del Municipio local, muestra con contundencia la negativa a que se realice una intervención sobre dicho espacio. De las 376 respuestas obtenidas⁸, el 85% considera que será desfavorable, mientras un 9% está a favor de los cambios y un 6% se abstuvo de dar una respuesta.

Cuando se habla de “la apropiación de la calle”, y desde la perspectiva de la identidad, se entiende que la persona entra en una interacción con el lugar que se basa en la implicación responsable, en términos de participación, que va más allá de la funcionalidad del propio espacio. Ello deriva de la vinculación de los ítems 11 y 12 a través de la percepción que los encuestados tienen respecto a los posibles cambios que pudieran generarse en el espacio universitario. Para este ítem, se realizó un análisis cualitativo que permite reducir la complejidad y longitud de las respuestas abiertas (Brom, Dalle y Elbert, 2007: 190). Luego de varias lecturas, se dio comienzo a una codificación de las respuestas con la intención de resumir las ideas acerca de los efectos de la posible cesión de la calle y el nivel de satisfacción (favorable o desfavorable) que expresan las personas encuestadas.

Las categorías finales que muestran las implicancias de la posible intervención son: (a) la cesión de la calle afectará la movilidad interna; (b) la cesión de la calle visibiliza tensiones funcionales y espaciales (aquí se incluyen las situaciones que ya se observan, la percepción desde la perspectiva del peatón, el temor a posibles riesgos de accidentes y cuestiones ambientales); (c) la cesión de la calle activa el sentido de pertenencia y apropiación por parte de la comunidad universitaria; (d) la cesión de la calle se vincula con la especulación inmobiliaria. A continuación se resume el contenido de cada categoría, resultante del análisis temático (Figura 3), teniendo en cuenta las ideas expresadas por los respondientes.

⁸ Las encuestas N° 67, 291 y 296 marcan ambas respuestas (favorable y desfavorable) explicando el porqué.

a) Los efectos de la cesión de calle sobre la movilidad interna

“Libres Pensadores” constituye una calle interna, que no solo permite el ingreso peatonal de los estudiantes sino también el tránsito de los vehículos a partir de conectar, a lo largo de su recorrido, los diferentes estacionamientos internos del Campus, es decir, constituye un acceso jerarquizado, desde el punto de vista funcional que permite la entrada y la circulación dentro del predio.

El porcentaje mayoritario de los encuestados (36%) considera que los cambios podrían afectar la normal circulación dentro del campus perturbando, en consecuencia, la calidad de la educación impartida en la Institución. En numerosos casos, se enfatiza que la calle es usada habitualmente y que constituye un punto clave para el ingreso a las instalaciones universitarias. El tránsito que consideran se generará, una vez finalizado el doble carril sobre la calle Leloir, perjudicará la tranquilidad y bienestar dentro del CU. En sus propias palabras:

“congestionaría el tráfico [sic] y paso peatonal en la UNCo...”; “se va a complejizar el acceso a la Universidad”; “muchas veces esa calle tiene tránsito pesado (según el horario) debido a personas que llegan al campus en sus vehículos propios y sumarle más cantidad de vehículos sería difícil acceder a la Facultad [sic]”; “alteraría muchísimo nuestra rutina, tránsito, mucho ruido, se complicaría para transitar (aunque ya es complicado)”; “últimamente hay mucho tránsito y este crece continuamente por lo que interferiría con las clases por los ruidos molestos y al haber mayor circulación vehicular sería más peligroso para los que asisten a la Universidad”.

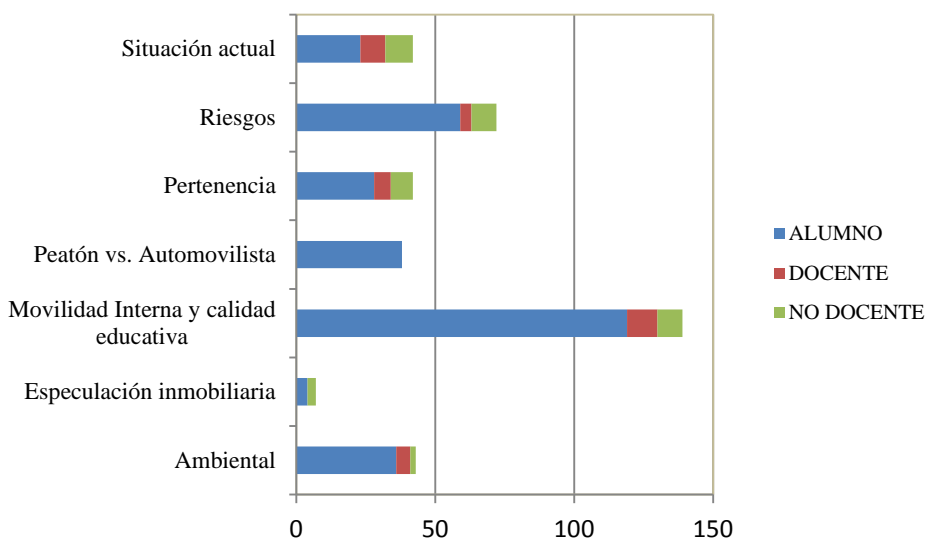


Figura 3. Categorías finales según las respuestas de alumnos, docentes y no docentes. Fuente: elaboración propia.

Además, perciben que la intervención, más allá del incremento en el tránsito vehicular, dará lugar a una competencia en la movilidad interna (peatón, vehículos), propiciando situaciones conflictivas con los ya reducidos espacios de tránsito y estacionamiento dentro del campus (Figura 4). Según un conteo preliminar realizado a fines de mayo de 2016, el campus cuenta con una capacidad de estacionamiento aproximada de 550 vehículos⁹ la cual se encuentra ocupada en casi un 90%, la mayor parte del tiempo.

b) El pedido de cesión hace visible tensiones funcionales y espaciales

Muy relacionado con lo expresado en el punto anterior, un porcentaje significativo de las respuestas marca situaciones conflictivas que se están dando en la actualidad, referidas al espacio en cuestión, que generan tensiones a nivel del uso de dicho espacio, enfatizando, nuevamente, la cantidad de vehículos transitando, que dan lugar a una cierta congestión y tirantez (discusiones entre automovilistas, insultos, acciones desaprensivas) en determinados lapsos de tiempo.



Figura 4. Diferentes movilidades en la esquina de Av. Argentina y Libres Pensadores. Foto de la autora, septiembre 2016.

Estas opiniones expresan una cierta idea de “invasión” de un espacio que asumen como propio. Dificultades para cruzar (calle Leloir y Buenos Aires,

⁹ Este número no tiene en cuenta los estacionamientos para motos y bicicletas. Tampoco contabilizó los lugares de estacionamientos “informales” ni los que lo hacen sobre la Av. Argentina ni sobre las calles aledañas al campus, incluida la calle Libres Pensadores.

principalmente), escasa presencia de semáforos peatonales¹⁰, coordinados en tiempos muy cortos que terminan perjudicando aquellos que se desplazan a pie. Varios encuestados mencionan que:

“es incómodo que los padres [de los niños] del Colegio Confluencia estacionen en determinados horarios en la calle de acceso, interrumpiendo el movimiento interno y ocupando los estacionamientos internos[sic]”; “...es complicado cruzar por la calle Leloir por el tránsito”; “Difícil el acceso por cantidad de autos que se suman a los del Colegio Confluencia (mal ubicado) que reduce el espacio[sic]”; “A determinadas horas se genera una gran congestión del tránsito en calle Buenos Aires... [sic]”; “La circulación interna ya es perjudicada por el Colegio Confluencia”; “El paso por las calles Santa Fe y acceso por calle Buenos Aires es muy dificultosa, lleva 2 y hasta 3 semáforos poder pasar”; “Hay muchos peatones circulando. Calle interna muy utilizada por el Colegio Confluencia”.

Es así que se observan conflictos entre peatones y automovilistas. Se producen excesos y la falta de respeto a las normas de tránsito, es generalizada. A la fecha¹¹, no hay medidas preventivas que protejan el cruce y circulación de los centenares de personas que utilizan, a diario, este sector de la ciudad. Las obras obligan a pasar por lugares incómodos, peligrosos, con escasos vallados y fuerzan a tomar, en forma peatonal, vías circulatorias congestionadas.

Cuando se habla de peatón, no sólo se tiene en cuenta a aquellos que se dirigen al CU, se entiende a todas aquellas personas que, sin ser conductor, transitan a pie por las vías de circulación y los espacios mencionados, aquellos que empujan o arrastran un coche para criaturas, los que conducen a pie un ciclomotor de dos ruedas y las personas con discapacidades que circulan al paso en una silla de ruedas con o sin motor.

Todo el límite norte del predio de la UNCo se podría definir como un “área de uso público de hecho” (UNCo, 2011), ya que se encuentran espacios que se usan cotidianamente para caminatas, salidas con los niños, actividades deportivas y turísticas, entre otras variadas y donde el incremento en el tránsito, las altas velocidades y los múltiples usos conllevan situaciones de riesgo.

Al igual que los encuestados del primer grupo, para los integrantes del segundo, si bien coinciden en estos aspectos, hacen un mayor hincapié en su condición de peatón y cómo viven a diario el acceso al CU. Varias respuestas mencionan que:

“...no existe el respeto hacia el peatón, no hay concientización desde el Municipio”; “...circulan a altas velocidades sin considerar que se trata de una calle ubicada en la UNCo donde circulamos peatones [sic]”; “...comunidad universitaria a merced de las altas velocidades y caprichos de los conductores irresponsables[sic]”; “Alumnos

¹⁰ Al momento de publicación del artículo es posible constatar la instalación de semáforos peatonales, incorporación de señales de tránsito y demarcación de sendas peatonales.

¹¹ Finales de agosto de 2016.

caminando o en bicicleta, los automotores no respetan el paso [sic]”; “Transitamos muchos alumnos y los autos pasan como locos[sic]”; “Muchos ingresamos caminando, no hay ninguna senda ni espacio marcado para circular”.

De igual manera, entre las condiciones que ocasionaría la posible cesión de la calle, los respondientes perciben posibles situaciones de inseguridad (robos, concurrencia de personas ajenas a la UNCo, entre otras) y la carencia de instrumentos que permitan hacer frente a los escenarios posibles, que lo expresan en los siguientes comentarios:

“...generaría robos y quitaría el ambiente tranquilo [sic]”; “La calle servirá para agilizar la movilidad externa, la gente no transitará con velocidad adecuada, más accidentes [sic]”; “El público en general tendría acceso, ha habido robos sin estar la calle abierta [sic]”; “En horarios nocturnos, se torna peligroso”; “Circularían muchos más autos ajenos a la facultad, probabilidad de accidentes internos”; “Si es libre, ¿cómo se controla a la noche?... si como estamos corremos toda la noche” [sic]; “Dejamos de tener prioridad las personas que trabajamos en la UNCo. Nos explotan los estacionamientos y perdemos seguridad (hay infinidad de robos de cubiertas, por ej.)”

Otro aspecto que los encuestados enfatizan está vinculado con el exceso de sonido que habría ante el consecuente incremento en el tránsito vehicular, no estando claras posibles medidas de mitigación al respecto, alterando las condiciones normales del ambiente no solo dentro del campus sino también del sector en general. Principalmente, se verían afectadas aquellas aulas y espacios de trabajo que se encuentran sobre la calle “Libres Pensadores”. En este caso, los encuestados consideran que se producirían,

“...ruidos molestos en las aulas adyacentes a la calle”; “Ruido en el ambiente universitario que complicaría atención y entendimiento en las clases”; “...ruidos molestos que impedirían el normal dictado de clases”.

Como se ha expresado al comienzo de este informe, el CU se encuentra en un área de transición entre la creciente urbanización y los remanentes de áreas naturales. De los relevamientos y análisis de situación realizados oportunamente (UNCo, 2011), se desprende que existe una importante alteración del medio natural (según se estima, superior al 60%). Esta situación se relaciona con un acceso indiscriminado de vehículos, la presencia de pistas de moto y bicicross, diversos senderos ya conformados para la práctica de actividades aeróbicas y de montañismo ocasionando, en todos estos casos, amenazas o pérdidas de la cobertura vegetal, alteración de la fauna autóctona, contaminación visual, sonora y hechos de inseguridad, entre otros aspectos. Estas consecuencias también son percibidas por los encuestados; es así que se encuentran testimonios que dan cuenta que la posible intervención,

“...afectará al medio dado que el impacto será significativo”; “Degradación del ambiente de la barda”; “Impacto importante, afectará al medio”; “Existen motivos que sugieren la preservación de los espacios naturales”

En estas percepciones que tienen los encuestados acerca de lo que ocasionaría una posible cesión de la calle “Libres Pensadores”, se evidencian las tensiones funcionales y espaciales presentes no sólo en este sector en particular, sino en gran parte de la ciudad de Neuquén, que atañe a una competencia cada vez más marcada por el uso del suelo urbano.

c) La cesión de la calle: apropiación y sentido de pertenencia

El marco teórico que se esbozó al inicio entendió a la apropiación espacial como un conjunto de prácticas sociales que le otorgan a un espacio determinado las cualidades de un lugar. La apropiación exige en todo momento una producción, la necesidad y el deseo de hacer (Lefebvre, 2013: 424). Como dice Martínez (2014: 17) el grado de apropiación de un espacio dependerá de “la libertad y determinación de acción sobre él y, lógicamente, del hecho de participar activamente en su conformación o producción”. Al respecto, los entrevistados (11%) piensan que la cesión de la calle no debería realizarse ya que, como consignan:

“...la calle pertenece a la UNCo”; “implicaría una intromisión en propiedad de la UNCo [sic]”; “pérdida de patrimonio universitario [sic]”; “Falta espacio en la UNCo como para cederlo...”; “considerar la importancia que tiene que tener nuestro espacio, muchas veces no se lo valora [sic]”; “generaría pérdida de espacio físico [sic]”.

Si bien, como ya fue mencionado, el porcentaje mayoritario de las personas encuestadas (al momento del sondeo), desconocía el nombre de la calle de acceso, constituye un espacio que se utiliza a diario y que se encuentra muy internalizado en el colectivo universitario.

d) La cesión de la calle se vincula con la especulación inmobiliaria

Cuando se habla de apropiación también puede tener una connotación negativa, puesta de manifiesto en las prácticas de algunos actores y agentes sociales y/o económicos que se hacen evidentes en el grado o fuerza para accionar sobre determinados lugares, en muchos casos, privilegiados por sus valores sociales, paisajísticos y/o simbólicos.

Si bien el tema de la especulación inmobiliaria no estuvo entre la preocupación principal de los encuestados (2%), es evidente que este sector de la ciudad cuenta con características simbólicas, paisajísticas y de conectividad por demás interesantes.

Ya se encuentran instalados en proximidades del campus una serie de emprendimientos comerciales y nuevos edificios públicos y privados de modernas líneas constructivas. A esto, se suma la posibilidad de nuevas inversiones en el área comercial y de servicios, como así también, proyectos de inversores inmobiliarios ya

presentados al Municipio. Por lo tanto, es de esperarse que sean necesarios nuevos proyectos viales que permitan canalizar el creciente tránsito de vehículos en una zona donde se esperan grandes desarrollos inmobiliarios. En este punto, las ideas de los entrevistados presentan posturas críticas hacia la posible cesión:

“Ya cedimos todos los terrenos de la UNCo que actualmente tienen Legislatura y Ciudad Judicial y ni hablar del Colegio Confluencia [sic]”; “Me parece lamentable que se quiera negociar espacios de la UNCo, con entidades privadas y negocios inmobiliarios y especulación comercial [sic]”; “No es justo ceder tierras para fines comerciales”; “¿Ceder espacios de la UNCO para fines privados disfrazados de públicos?”

Un número menor de los encuestados (9%) consideró que sería favorable ceder la calle “Libres Pensadores”, dado que si bien reconocen que se incrementaría el tránsito en la calle de acceso al CU, por otro lado, contribuiría a la descongestión del corredor Dr. Ramón-Leloir y, a su vez, se agilizaría el tiempo de recorrido (vehicular). Asimismo, dicha acción, podría ser favorable para los usos futuros del sector (sin aclarar a que se refieren). Las posturas más moderadas consideran que incluso podría beneficiar a la Universidad, si dicha cesión generará un aporte a la Institución que podría ser redistribuido en mejorar infraestructuras y equipamientos universitarios. En la actualidad, estos comentarios consideran que la UNCo no está en condiciones de hacer frente al mantenimiento y mejoras que la calle “Libres Pensadores” necesita (demarcación de sendas peatonales, mejoramiento del asfalto, señalizaciones, cercos perimetrales, etc.), por lo que se alienta en pos del entendimiento y negociación de las partes, canalizándolo en acciones positivas para la Universidad.

Reflexiones finales

Dado que el presente trabajo está basado en una muestra limitada, no puede dar lugar a conclusiones taxativas, de todas formas, se observa que un porcentaje mayoritario de las personas encuestadas considera desfavorable la cesión de la calle Libres Pensadores. Entre las razones vertidas figuran la alteración en la movilidad dentro campus así como también impactos negativos asociados a la contaminación sonora y una reducción de las condiciones de bienestar en general ante el probable incremento del tránsito vehicular. Además, existe la percepción entre los encuestados de posibles repercusiones ambientales en un entorno natural altamente antropizado como es el caso de las bardas y las posibles consecuencias – del incremento vehicular – en una de las áreas recreativas más importantes de la ciudad como lo son el Parque Norte y el Sector del Mirador. En general, se plantea si dicha apertura y el uso masivo de la misma generaría consecuencias sobre el sentido de pertenencia por parte de la comunidad universitaria.

La UNCo, a lo largo de su historia, ha estado ligada al desarrollo con una visión regional y ha sido receptiva ante los múltiples desafíos que presenta la comunidad en su conjunto; por lo tanto, la institución no tiene la intención de quedar

al margen de cualquier situación que beneficie a la ciudad. No obstante, en este caso particular, la cesión de la calle Libres Pensadores podría afectar su condición patrimonial, ambiental, movilidad interna, entre otros aspectos que ya fueron analizados por lo que es necesario un estudio minucioso de la problemática, desde diferentes perspectivas y el involucramiento e intervención de los distintos estamentos que la mencionada Institución.

Como se expresó al inicio, al considerar la ciudad como una construcción social, se debe tener en cuenta que el espacio urbano es producto de la materialización que los distintos agentes intervinientes producen, aspecto que se traduce en la espacialización de las acciones que dan lugar a las diferenciaciones socioespaciales que configuran la ciudad. De tal forma, es necesario trabajar en forma conjunta tanto los espacios públicos como los privados, pues ambos conforman la trama urbana y cualquier intervención tiene efectos sobre la accesibilidad y conectividad entre los mismos.

La práctica de una intervención urbana de tal magnitud (como la que se haría en este caso) requiere se incorporen estudios, tanto de orden técnico, vinculados al sistema viario y circulatorio de la ciudad de Neuquén, como así también los correspondientes a los estudios previos de impacto (social, ambiental). Además, serán necesarios nuevos análisis (de flujos, por ejemplo), una vez finalizadas las obras de ensanchamiento sobre la calle Leloir, que permitan determinar el impacto/repercusiones sobre el sector.

En general, se coincide que la calle es un espacio público entre dos órdenes edificados. Si bien esto es, eminentemente, una definición técnica, lo que importa es su valor de uso, su posibilidad de conectar, su nivel de intercambio, tanto a nivel personal como impersonal (Garriz y Schroeder, 2014). En relación con lo anterior, la calle es un espacio múltiple donde sus veredas juegan, también, un rol protagónico. “Las veredas y sus esquinas constituyen espacios de identidad y apropiación social (...) Las ciudades que mejor se recuerdan, las más convocantes, son aquellas ricas en este tipo de lugares, soporte de espacios intensamente vividos que incitan a la interacción” (Ladizesky, 2011: 90).

La calle “Libres Pensadores”, como se ha analizado, es un caso particular de espacio público, dado que si bien tiene un uso comunitario, constituye un espacio interno de la Universidad que permite el ingreso a las respectivas Facultades y demás dependencias de la Institución.

¿Qué sucedería en el caso que la calle “Libres Pensadores” se convirtiera en una vía rápida de circulación? ¿A dónde irían sus recuerdos y andares cansinos, sus luchas y reivindicaciones? ¿Qué dirían sus paredes?

Pueden resultar poéticas estas preguntas pero tienen directa relación con los elementos intangibles que permiten generar y mantener un sentido de pertenencia. La apropiación y el sentido de pertenencia remiten tanto al hecho físico (su configuración como calle) como al conjunto de significaciones y relaciones implicadas en la vida social/comunitaria. De ahí que los lugares no sean neutros para los grupos, los pequeños procesos, las pequeñas apropiaciones, tienen sentido en el movimiento de la superación colectiva del estado de desapropiación (esto quiere

decir, alienación, expropiación, enajenación y segregación que, en muchos casos, las transformaciones urbanas a esta escala producen) (Martínez, 2014). Cabe recordarse que la calle “Libres Pensadores” posee una importante carga simbólica e histórica para la comunidad en su conjunto, dado que alberga el acceso principal y los edificios más antiguos de la Universidad.

Insisto, ¿qué sucedería en el caso que la calle “Libres Pensadores” se convirtiera en una vía rápida de circulación? ¿La comunidad se sentiría identificada con las nuevas edificaciones y sus significados? ¿Se disfrutarían de igual forma los espacios al aire libre (sobre Av. Argentina y sobre Libres Pensadores)?

La materialización de las acciones pone de manifiesto, en muchos casos, la distancia social, económica entre los diversos actores y agentes que van ejerciendo una apropiación del espacio, cuyo resultado se reflejará, finalmente, en la configuración de la trama de una ciudad. Los actores intervinientes van “produciendo ciudad” conforme a sus intereses y posibilidades. En muchos casos, las normativas, sentencias e interpretaciones legales están entre los testimonios más viables de los proyectos existentes sobre el espacio público urbano, convirtiéndose así en una poderosa herramienta para actuar sobre diferentes grupos sociales. Permiten analizar actuaciones políticas realizadas por la vía normativa que, precisamente por el carácter abstracto y aparentemente universal de lo que se considera legal, aparecen como algo despolitizado, inmune muchas veces incluso a la propia investigación (Limón, 2014).

Es importante destacar que la calle es un bien público, y como tal debe estar al servicio y beneficio de los habitantes y no de sectores que se apropien de la misma para generar nuevos espacios de oportunidad y generar desequilibrios y rupturas sobre el sector circundante. Por ello, toda intervención debería realizarse bajo una visión sistémica, desde lo social, lo morfológico y estructural, que permita conocer en profundidad la realidad imperante y la complejidad de los procesos, con una visión a largo plazo.

En tal sentido, llevar a cabo un proyecto de este tipo, descontextualizado, de lo que orgánicamente sería un Plan Urbanístico de la ciudad de Neuquén, un Programa vinculado con el Sistema Vial y Circulatorio, y distintos proyectos puntuales que pudieran surgir, sin el debido análisis y debate, por parte del personal idóneo, y sin tener en cuenta aspectos, técnicos, jurídicos, sociales y económicos, resulta al menos improvisado y parcial, máxime si no se conoce el objetivo del mismo y el beneficio para la comunidad. Debe tenerse en cuenta que la creación o bien la readecuación de una vía de circulación, como es el caso de lo que aparentemente se quiere realizar, produciría nuevos patrones de uso e impactos tanto para el área próxima como para la ciudad en general. Además, se impondría una nueva dinámica al espacio urbano, en dicho sector, no teniendo en claro el beneficio de la misma, tanto si favorece a la ciudad o a sectores particulares que obtendrían futuros beneficios por la refuncionalización que se produciría, si tenemos en cuenta que el lugar se comportaría como una posible "área de oportunidad".

Los gobiernos y las gestiones pasan, las instituciones quedan. Es importante mantener abierto los canales de comunicación, de discusión y debate con el fin de

llegar a soluciones que involucren a todas las partes y propicien una cualificación del entorno, "...estimulando la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural" (Borja, 2003: 124). En definitiva, priorizando relaciones sociales de calidad y condiciones de bienestar y no sólo vías rápidas de comunicación.

Bibliografía

- BORJA, J. (2003). *La ciudad conquistada*. Madrid, Alianza Editorial.
- BOYATZIS, R. (1998). *Transforming Qualitative Information*. Thousand Oaks, Sage Publications.
- BROM, L.; DALLE, P. y ELBERT, R. (2007). Interpretaciones sobre corrupción, democracia y desarrollo económico: entrevistas en manifestaciones colectivas de protesta, en *Práctica de la Investigación cuantitativa y cualitativa: articulación entre la teoría, los métodos y las técnicas*, Sautu, R. (compiladora). 183-218. Buenos Aires, Lumiere.
- DIEZ, F. (1996). *Buenos Aires y algunas constantes en las transformaciones Urbanas*. Buenos Aires, Fundación Editorial de Belgrano.
- GARRIZ, E. y SCHROEDER, R. (2014). Dimensiones de espacio público y su importancia en el ámbito urbano. *Revista Científica Guillermo de Ockham*. 12(2), 25-30.
- JIMÉNEZ, B., OLIVERA, A.R. y LÓPEZ, R.M. (2014). Espacios públicos sustitutos por apropiación espacial juvenil en centros comerciales de Guadalajara y Puerto Vallarta, en *La ciudad habitable: espacio público y sociedad*, Burbano, A. y Páramo, P. (compiladores). 163-180. Bogotá, Universidad Piloto de Colombia.
- LADIZESKY, J. (2011). *El espacio barrial. Criterios de diseño para un espacio público habitado*. Bismán Ediciones; Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo, Buenos Aires.
- LA MAÑANA DE NEUQUÉN (LMN). "Habrá un polo hotelero en el corredor Leloir-Dr. Ramón". 06/09/2016. <http://www.lmneuquen.com/habra-un-polo-hotelero-el-corredor-leloir-dr-ramon-n525436> Consultado el 07/09/2016.
- LIMÓN, P. (2014). Imaginación geográfica y agencia política: produciendo espacio público a través del Derecho en Madrid (1992-2012). *Revista EURE* 40(120). 183-200. Disponible en: <http://www.scielo.cl/pdf/eure/v40n120/art09.pdf> Consultado el 20/08/2016.
- LEFEBVRE, H. (2013). *La producción del espacio*. Madrid, Capitán Swing. (Introducción y traducción de Emilio Martínez). 456 pp.
- MARGULIS, M. (2001). La ciudad y sus signos. *Revista Sociedad* (19), 121-138.
- MARTÍNEZ, E. (2014). Configuración urbana, habitar y apropiación del espacio. *XIII Coloquio Internacional de Geocrítica*, Barcelona, 5-10 de mayo. 1-21.
- MUNICIPALIDAD DE NEUQUÉN (Prensa). "Avanza el ensanchamiento del corredor Leloir que estará terminado a fines de agosto". 30/06/2016. <http://www.ciudaddeneuquen.gob.ar/prensa/2016/06/30/monzani/> Consultado el 02/07/2016.

PATTON, M. (2002). *Qualitative Research y Evaluation Methods*. SAGE Publications. 832 pp.

REDONDO, E. (2012). “Las ciudades interiores. La apropiación del espacio público urbano, la calle”. <https://elenaredondoarquitectura.wordpress.com/2012/05/17/las-ciudades-interiores-la-apropiacion-del-espacio-publico-urbano-la-calle/> Consultado el 02/07/2016.

SCHROEDER, R.V.; GARRIZ, E. (2009). ¿Es posible recuperar el espacio público? La ciudad de Bahía Blanca como caso de estudio. *XII Encuentro de Geógrafos de América Latina (EGAL)*, Montevideo, Uruguay, 3 al 7 de abril. Publicado en: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/208.pdf>

SORIA PUIG, A. (1979). *Hacia una teoría general de la urbanización. Introducción a la obra teórica de Ildefonso Cerdá (1815-1876)*. Madrid: Ediciones Turner-Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. 227 pp.

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL COMAHUE (2011). *Concurso Nacional de Ideas. Desarrollo del Campus Universitario. Anteproyecto Sector Educativo*. Disponible en: <http://arqa.com/agenda/concursos/concurso-campus-universidad-del-comahue.html> Consultado el 24/06/2016.

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL COMAHUE (Prensa). (2016) “Estudio ambiental del corredor vial Dr. Ramón – Dr. Leloir de la ciudad de Neuquén – UNCo – Facultad de Ciencias del Ambiente y la Salud (FACIAS). Disponible en: <http://prensa.uncoma.edu.ar/index.php/es/novedades/6172-estudio-ambiental-del-corredor-vial-dr-ramon-dr-leloir-de-la-ciudad-de-neuquen-unco-facultad-de-ciencias-del-ambiente-y-la-salud> Consultado el 12/07/2016.

TORT, J. y PAÛL, V. (2005). La calle como espacio de relación. Consideraciones a propósito de una de las claves esenciales del pensamiento de Ildefonso Cerdà. *Espacios públicos / espacios privados. Actas del XIX Congreso de Geógrafos Españoles*. Santander. [Publicación en CD].

Agradecimientos

A la Directora del Departamento de Geografía Prof. Gabriela Pérez, Facultad de Humanidades, Universidad Nacional del Comahue (UNCo); a la Arquitecta Stella Tobares del Departamento de Obras (UNCo); a la Dirección de Información y Estadística (UNCo); a la Secretaría del Consejo Superior (UNCo); muchas gracias por la buena predisposición, las tareas de gestión para con este documento preliminar y la información suministrada. A la alumna de Introducción a la Geografía, Micaela Rebolledo, por la colaboración en la realización de encuestas. Al estudiante de Ingeniería Hernán Bravo, por su colaboración en el tratamiento de las imágenes. A la Dra. María Nérida Martínez (UNCo), al Lic. Eduardo Garriz (Universidad Nacional del Sur) y al Dr. Luis Alberto Bertani (UNCo) por la lectura crítica de los borradores y los valiosos comentarios vertidos. Un especial reconocimiento a la comunidad universitaria que participó del sondeo de opinión.