

Del Territorio al Sitio: la expansión de Santa Fe sobre el valle fluvial.

Diego A. Valiente, Javier Poretti, Cecilia Bonino (FADU-UNL).

Marcelo Carpe, Jimena Vilar Evequoz (colaboradores).

“Los entornos cambian. Un súbito desastre puede destruir una ciudad, las tierras de labor surgen de campos incultos, un lugar amado se abandona, o un nuevo asentamiento se construye en una oscura frontera. Procesos naturales más lentos pueden transformar un antiguo paisaje o cambios sociales provocar extrañas dislocaciones. En medio de todos estos acontecimientos, la gente recuerda el pasado e imagina el futuro.”
(Kevin Lynch, *¿De qué tiempo es este lugar?*)

El Plan Director de la Ciudad de Santa Fe, promulgado en 1981 pero elaborado en la segunda mitad de la década anterior, planteaba como idea central el control de la expansión de la Ciudad hacia el Norte, y su proyección hacia el Este, hacia la zona de islas. Se trataba de la ocupación del valle de inundación de la Laguna Setúbal, una idea ya puesta en práctica en la época que sería continuada en los años siguientes por intervenciones de diversos actores.

El tramo de acceso a la Ciudad de Santa Fe entre La Guardia y la Laguna Setúbal ha sido objeto de intervenciones, especialmente desde la década de 1970, con el fin de crear terrenos aptos para la urbanización en áreas de inundación. La sucesión y superposición de esas intervenciones no aparece a los ojos actuales como coordinada por una estrategia de ordenamiento territorial. Los actores que incorporaron las infraestructuras y las mayores superficies de tierra a la urbanización, casi todos ellos de la órbita del Estado, tomaron decisiones en diferentes momentos históricos sin un planeamiento sectorial aparente. Sin embargo, el resultado actual es la creación de un sitio urbano cuyas características y estructura se presentan como especiales en la Ciudad, aunque éstos no siempre sean evidentes.

En el presente trabajo proponemos una lectura de este sector urbano entre La Guardia y la Laguna Setúbal, tramo de acceso a la Ciudad de Santa Fe, como un territorio inicialmente considerado como “de paso” que, a partir de las sucesivas intervenciones, ha sido transformado en un sitio urbano de relevancia central para la Ciudad.

La importancia de este sector está dada en dos escalas. Su importancia en la escala local es que representa un área de expansión para una ciudad que no tiene una gran disponibilidad de tierras urbanizables ligadas al casco central. Su importancia en la escala regional es su condición de acceso a la Ciudad y de segmento local de una de las alternativas terrestres del Corredor Bioceánico del MERCOSUR.

Ahora bien, las preguntas fundamentales son ¿de qué tipo de sitio se trata? ¿cuál es la estructura que resulta de las intervenciones? ¿y cuál es el carácter del sector en vistas a su utilización futura como área de expansión de la Ciudad?

El trabajo que sigue presenta algunos avances de un estudio en curso sobre la urbanización actual en Santa Fe y del sector en particular.

La formación del territorio y el espacio urbano.

La categoría de territorio, originada en la geografía, es utilizada en los estudios urbanos actuales con una acepción polivalente. El territorio ha sido tradicionalmente la primera concreción del lugar. En la visión clásica el territorio es un espacio controlado, apropiado. Los estudios actuales tienden a considerarlo como un espacio socializado; identificable y mensurable en términos topográficos, pero sustancialmente diferente a otros espacios (como, por ejemplo, el de las redes). La noción de territorio admite, entonces, una relación directa con la delimitación de un espacio fáctico, material, pero no se limita a éste. Como afirman Lévy y Lussault, “contrariamente a la palabra ‘superficie’, que remite a la geometría, ‘territorio’ se sitúa claramente en el campo de los espacios propios al mundo social” (LEVY; LUSSAULT: 2003, 909, trad. de los autores). En gran parte de los estudios urbanos actuales el territorio se ha convertido en una categoría que sirve para hacer referencia a determinados fenómenos o realidades manteniendo un cierto grado de generalidad, ya sea en la escala del tratamiento de las problemáticas, ya sea en la definición de sus características espaciales. Por su parte, la noción de sitio es usualmente identificada con la de lugar, esto es, con “un potencial de localización para realidades que todavía no están allí presentes” (LEVY; LUSSAULT, 2003: 848, trad. de los autores). En la tradición de los estudios urbanísticos, el sitio “natural o creado por el hombre, es hasta cierto punto un conjunto de objetos y actividades. Este conjunto debe ser comprendido; impone, además, sus limitaciones y contiene nuevas posibilidades... Entender un lugar requiere tiempo y esfuerzo.” (LYNCH, 1980: 14). Así, el rasgo de identificación del sitio será ese carácter específico, el “espíritu del lugar”, que es la resultante de las posibilidades y restricciones – funcionales, simbólicas, ambientales – que presenta para la localización o el desarrollo de actividades humanas.

En el presente escrito utilizaremos el término territorio para referirnos a un espacio socializado, localizado, identificable y mensurable, que contiene una heterogeneidad de espacios de localización de actividades, esto es, de lugares concretos. El territorio es un espacio pensado en un grado de generalidad mayor al que son pensados sus elementos componentes, los lugares.

El sitio, en cambio, será entendido como un espacio con características precisas y particulares, de mayor densidad y restricción como espacio vivido y pensado que el territorio.

En la consideración del espacio urbano, el territorio será considerado como un espacio extenso y dominado, que presenta una potencialidad amplia para su estructuración, y que admite nuevos

procesos de estructuración. Mientras que el sitio será entendido como un espacio restrictivo, con una estructura densa y cristalizada; una relación específica entre espacio construido y espacio natural que presenta un carácter, esto es, una serie de factores definidos de posibilidad e impedimento para la instalación de actividades humanas.

En términos de una aglomeración urbana, el pasaje del territorio al sitio estaría dado por un incremento en la densidad de la estructura espacial de un espacio dado. Por estructura será entendida la distribución y características de las actividades y de los vínculos que las relacionan en un espacio dado. Por lo cual una estructura más densa implicaría no sólo la aparición de más actividades y vinculaciones en un territorio dado, sino también una mayor variedad del tipo, extensión y calidad de esas actividades y vínculos.

Con respecto al área de estudio, nos proponemos mostrar que el proceso de urbanización, generado por sucesivas intervenciones – a priori, sin coordinación y sin planificación – ha otorgado al territorio una densidad como espacio socializado que lo define como sitio urbano con un carácter específico. Esto lleva a plantear interrogantes acerca de cuáles son las posibilidades y restricciones que ese sitio define para la continuidad del proceso de urbanización.

Breve reseña del proceso de ocupación del sector (ver Anexo Gráfico).

El establecimiento del paraje La Guardia es anterior al siglo XX. Hacia 1886 se construyó la primera línea del ferrocarril entre Santa Fe, el puerto de Colastiné Norte y San José del Rincón. El Puente Colgante, que caería con la inundación el 28 de setiembre de 1983 y sería reconstruido diez años después, fue habilitado al tránsito, sin acto inaugural, el 8 de junio de 1928. La expansión de la ciudad en el período de la industrialización consolidó el asentamiento costero de Alto Verde, localización de grupos de pescadores y, posteriormente, de familias pobres. Hasta la década de 1960, el territorio sólo tenía como débil elemento estructural al trazado de la antigua ruta hacia Colastiné y la Costa.

A fines de esa década, las obras de vinculación con Paraná por el Túnel Subfluvial Hernandarias se complementaban con la construcción del Viaducto Gobernador Oroño¹, en el acceso a Santa Fe, inaugurado en enero de 1971. Esta obra era el primer enlace específicamente carretero entre la Ciudad y el Este, ya que la función principal del viejo Puente Colgante había sido la de sostener los conductos de la toma de agua.² Para asentar el Puente Oroño fueron comenzadas en mayo de 1967 las obras de “refulado”, esto es, el dragado de la Laguna para extraer arena y crear terrenos antes inexistentes en el medio del valle de inundación, en el paraje ya denominado El Pozo. Esta práctica estaría en la base de las intervenciones posteriores.

¹ Construcción a cargo de las empresas Christiani y Nielsen, y Pilotes Franki, bajo la supervisión de Vialidad Nacional.

² El Puente Colgante fue reconstruido en 1993 como enlace vial.

A mediados de la década de 1960 se tomó la decisión de construir instalaciones académicas y de investigación en terrenos cedidos por el Concejo Municipal. A partir de la década de 1970 se construirían dos instalaciones independientes entre sí. Por un lado, la Ciudad Universitaria de la Universidad Nacional del Litoral, con un gimnasio que sería posteriormente el Instituto de Alimentos, y luego con los edificios de la Facultad de Bioquímica y de la Facultad de Ingeniería y Ciencias Hídricas (con los grandes galpones armados al calor del proyecto de las represas en el Paraná Medio). Por otro, el conjunto inicial de instalaciones del CERIDE-CONICET, que con el tiempo sería el Parque Tecnológico Litoral Centro. Para construirlas, fue necesarias obras de refulado, que se hicieron progresivamente en la medida en que fueron ampliándose las instalaciones.

Hacia 1975 se comenzó a construir el Barrio FONAVI “El Pozo” con 1.500 viviendas. Esta construcción tomaría alrededor de diez años, ya que las últimas viviendas fueron adjudicadas a fines de la década de 1980. También aquí fue necesario crear los terrenos, por lo cual gran parte del tiempo que demandó la construcción fue por las obras de refulado.³

Las inundaciones de 1983 deterioraron los puentes “aliviadores” de la Ruta Nacional 168 entre La Guardia y el Puente Oroño. Posteriormente, en 1986, se derrumbó el puente “aliviador” N° 6, lindero a La Guardia, sobre la RN 168 y la ruta quedó por largo tiempo en condiciones precarias con un paso armados con un puente tipo “Bailey”. En 1992 se debió efectuar la voladura de los aliviadores por la crecida de ese año. Pasada la emergencia, en paralelo a la ruta que había sido sobrepasada por el agua, se construyó la nueva ruta, con una cota de elevación superior, y se reemplazaron los puentes.

La década de 1990 trajo una sucesión de intervenciones en el sector y en las áreas costeras, que aceleraron el proceso de ocupación y terminaron de definir sus características actuales. En esto, hay tres intervenciones determinantes, a saber:

- la construcción de las defensas costeras por parte del Gobierno Provincial, durante la gestión de Carlos Reutemann, que de a poco impulsó la urbanización en áreas anegadizas costeras y provocó el crecimiento de La Guardia, Colastiné y San José del Rincón;
- la decisión del Gobierno Provincial de Jorge Obeid, luego de la inundación de 1992, de solucionar la precariedad del acceso Este a la Ciudad con la construcción de la autovía en el tramo en cuestión, incluyendo los puentes aliviadores actuales, el intercambiador que

³ La construcción del FONAVI El Pozo representaría por sí misma una investigación acerca del devenir de la obra pública de viviendas en la época. La sucesión de empresas contratistas y la imprevisión con respecto a la inserción del barrio marcaron gran parte del proceso de construcción. Como ejemplo: la construcción de accesos desde la RN 168 no estaba prevista en la obra y tuvo que construirse como adicional.

enlaza la Ruta Provincial N° 1 y la RN 168 en La Guardia, y la rotonda frente a la Ciudad Universitaria;⁴

- la venta 23,6 Has. de terrenos municipales, según la habilitación otorgada por el Concejo Municipal en abril de 1997, para la instalación del hipermercado Wal Mart, en terrenos bajos a elevarse por trabajos posteriores para construir, además del hipermercado, un centro comercial y un complejo de salas de cine.

Estas intervenciones fueron seguidas de otras, no menos relevantes para la estructuración actual del sector:

- la decisión de la Universidad Nacional del Litoral de trasladar las sedes de algunas unidades académicas – la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo; el Instituto Superior de Música; la Facultad de Humanidades y Ciencias; la actual Escuela de Medicina – con lo cual ampliaría la inversión en la Ciudad Universitaria y asumiría definitivamente el concepto de “campus universitario” aislado de la trama urbana;⁵
- la ampliación de las instalaciones del CERIDE-CONICET con la construcción del Parque Tecnológico Litoral Centro, un complejo de vinculación entre empresas y organismos de investigación tecnológica del que participan además la Universidad Nacional del Litoral, la Municipalidad de Santa Fe y el Gobierno Provincial;
- la construcción de la Costanera Este sobre la Laguna Setúbal por parte de la Municipalidad, estructurando un sector que había sido ocupado con intermitencia por playas construidas por la iniciativa privada (por ejemplo, “Piedras Blancas”, en la década de 1980);
- el establecimiento de la “reserva ecológica” en terrenos pertenecientes a la Ciudad Universitaria, creada mediante un convenio entre la Fundación “Hábitat & Desarrollo” y la Universidad Nacional del Litoral (UNL) en abril de 1998;
- la instalación del supermercado mayorista Macro en La Guardia, en 2000;
- la construcción de una calle colectora, J. R. Rodríguez, paralela a la RN 168, que vincula al Puente Oroño con la Ciudad Universitaria y el barrio El Pozo en 2001;
- la consolidación de un centro de recreación náutica sobre el Riacho Santa Fe, en la Vuelta del Paraguay, junto a viviendas ribereñas, al sur de la RN 168.

En los primeros años del nuevo siglo, la UNL y la Asociación de Trabajadores del Estado (ATE) están construyendo un centro recreativo, para lo cual se ocupó parte de la “reserva ecológica”. La

⁴ En la época, el Gobierno Provincial encaró la construcción con independencia de las decisiones de la Dirección Nacional de Vialidad, bajo cuya jurisdicción se encuentra la RN 168.

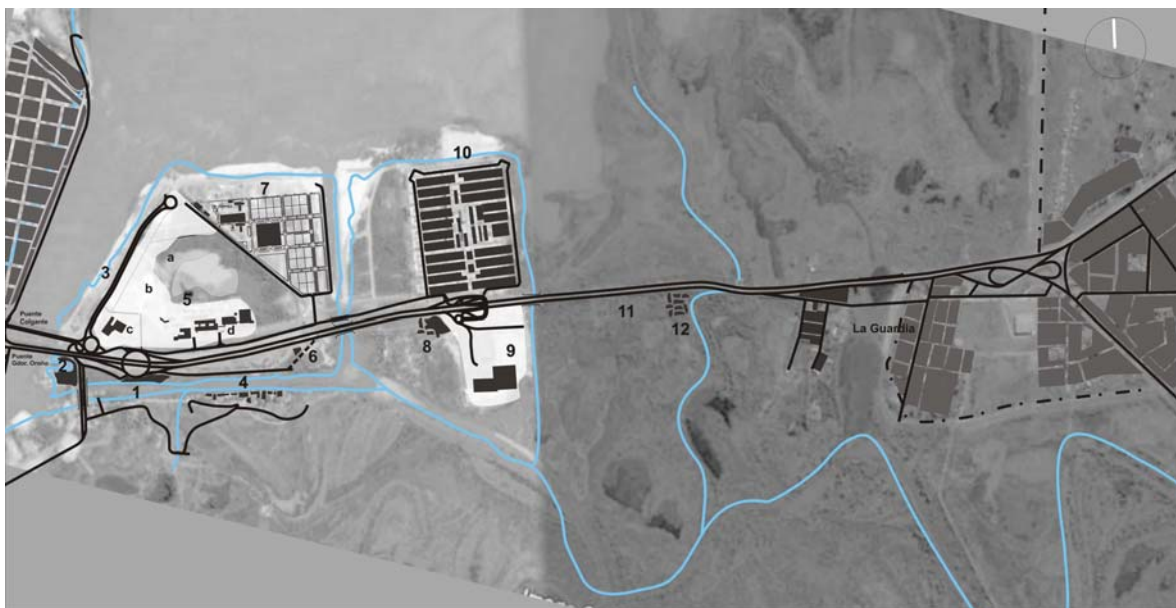
⁵ La Universidad vendería a la Provincia los terrenos del antiguo Campus Universitario, situado en la trama urbana, en uno de los sectores identificados como potencialmente centrales por trabajos posteriores de planeamiento urbano.

UNL proyecta también la construcción de residencias estudiantiles entre la Ciudad Universitaria y el complejo recreativo.

Al mismo tiempo, se está produciendo un proceso de ocupación informal en las inmediaciones del hipermercado, sobre los terrenos anegadizos de ambos lados. Todo el sector en estudio siempre ha sido habitado por familias isleñas, que acostumbran a establecerse en áreas ribereñas anegadizas, y a trasladarse a lugares más altos en la época de creciente. Tradicionalmente, estas familias pobres han desarrollado, junto a la pesca, actividades de cría de animales domésticos para consumo o trabajo familiar, e incluso de producción de ladrillos. Por lo contrario, las familias pobres que se están estableciendo en la actualidad en la vecindad del hipermercado tienen un perfil urbano, pues sus actividades están centradas en el “cirujeo”⁶, y el asentamiento muestra señales de encaminarse hacia su consolidación.

La situación actual.

Desde el Viaducto Oroño hacia el Este, las áreas ocupadas actuales son, según la referencia numérica se corresponde con el Gráfico N° 2:



⁶ En la Argentina, la denominación popular de las actividades informales de recolección de residuos urbanos para su reutilización.



1.- Sector lindero al Riacho Santa Fe: Aparece como un terreno remanente entre la traza la RN 168 y el Riacho Santa Fe; se constituye como un albardón natural, de un ancho variable que va de 40 m a 150 m y una longitud aproximada de 1,4 Km. A partir de la limpieza y desmalezado a cargo de la Municipalidad, se hizo visible la relación de paisaje de la RN 168 con el Riacho Santa Fe, el caserío de la Vuelta del

Paraguay, el puente “Héroes de Malvinas” que da ingreso a Alto Verde y los restos del Puente “Palito”.

2.- Yacht Club Santa Fe: se instala en la confluencia de la Laguna Setúbal con el Riacho Santa Fe, al norte de la RN 168 y al este del Puente “Héroes de Malvinas”. El acceso al complejo se realiza a partir de un nudo circulatorio que deriva también a la calle de ingreso a Alto Verde y al Barrio “Vuelta del Paraguay”. Ocupa una superficie de 2 Has. y cuenta con un atracadero y una guardería de embarcaciones de porte medio en la margen derecha del riacho. Su organización interna está pautada por el edificio que aloja el club social y las dos caletas, a los que se agregan el área destinada a camping y estadía recreacional.



3.- Costanera Este: se trata de un sector de 860 m de largo y alrededor de 80 m de ancho sobre la Laguna Setúbal, del lado Norte de la RN 168, con un único acceso y salida desde ésta. Se estructura a partir de una playa y una avenida que remata en una rotonda, la Costanera Este, construida en 1999 por la Municipalidad, para recorridos vehiculares y peatonales. Se ubican a lo largo de la playa cuatro

instalaciones “provisorias”⁷ que alojan actividades recreativas – bares, paradores playeros y restaurantes – bajo concesión a empresas privadas. El atractivo paisajístico favorece el uso y la apropiación del sector en todo momento del año.

⁷ Con el término “provisorio” se alude a la condición de su habilitación municipal, lo que comprende a la durabilidad de las construcciones.



4.- Paraje “Vuelta del Paraguayo”: se ubica sobre la margen izquierda del Riacho Santa Fe, paralelo a la RN 168. Se trata de un grupo de viviendas dispuestas en forma lineal a lo largo de la costa sobre un albardón, producto de remanentes del dragado del Riacho, y que ocupan una superficie de 11,6 Has. Al sur del albardón se genera un bañado en el que se dan lugar actividades productivas ganaderas intensivas. El

barrio se estructura a partir de una única calle, paralela a la costa, a ambos lados de la cual se ubican las edificaciones. Estas se componen por las viviendas, la plaza, la escuela para 50 alumnos, el destacamento policial y 3 clubes: el Club “Excursionistas”, el Club “Atenas” y el Club “Asociación Vuelta del Paraguayo”. Las viviendas que alojan a las 100 familias que habitan el barrio son de construcción precaria, a excepción de un Plan de Viviendas prototípico de 8 unidades que están construidas sobre palafitos.

5.- Ciudad Universitaria de la Universidad Nacional del Litoral: construida sobre un terreno de 32 Has localizado del lado Norte de la RN 168 y lindero a la Costanera Este. El acceso y la salida a este sector se hace por la calle colectora J.R. Rodríguez. El terreno remite a una figura de base triangular, con el lado mayor paralelo a la RN 168, sobre el cual se emplazan las construcciones principales. En la Ciudad Universitaria se localizan, de Norte a Sur:



a) *“Reserva Ecológica de la Ciudad Universitaria El Pozo – Santa Fe”*: con un área aproximada de 12 Has, es el sector Norte de la Ciudad Universitaria. El sector se dispone a partir de recorridos libres que parten desde el propio ingreso desde la Costanera Este hasta llegar a una laguna interior. Es el único sector de la Ciudad Universitaria que tiene un acceso directo por la Costanera Este.⁸ Se trata de un área remanente de

los trabajos de refulado, que es el hábitat de especies naturales características del valle de inundación del Río Paraná; lo cual la hace una muestra infrecuente y cercana a la Ciudad de la diversidad biológica de la región fluvial. La administración y el manejo de la “Reserva Ecológica” están a cargo de la Fundación Hábitat y Desarrollo, en conjunto con la UNL. Se desarrollan allí actividades de educación ambiental y difusión, recreativas y turísticas, así como también

⁸ Situación que cambiará cuando se inaugure el complejo recreativo ATE-UNL.

actividades de investigación, capacitación y entrenamiento de recursos humanos para proyectos relacionados con la preservación ambiental. El sector está completamente cercado, no tiene más trazados que las sendas peatonales y su única construcción es una sala de usos múltiples y servicios conexos.



b) *Complejo Recreativo ATE-UNL*: de 9 Has., de reciente construcción, dotado de equipamiento deportivo, recreativo, de servicios y restaurantes, con capacidad para aproximadamente 2000 visitantes.⁹ El acceso y la salida están previstos por la Costanera Este. Las distintas instalaciones se organizan a partir de recorridos lineales que vinculan las diferentes actividades organizando una trama irregular. A partir

de esta nueva implantación, la ciudad Universitaria se relacionará con la Costanera Este y con ella hacia la Laguna Setúbal, que hasta entonces se daba indirectamente a través de la colectora paralela a la RN 168.

c) *Instituto en Tecnología de Alimentos*: es una de las construcciones más antiguas del sector. Aloja actividades educativas y de laboratorio. Tiene un acceso directo por J.R. Rodríguez.



d) *Unidades académicas*: conforman el complejo edilicio de mayor importancia, cuenta con 8 Has y está constituido por cinco pabellones que alojan las sedes de seis unidades académicas¹⁰ y sectores destinados a estacionamiento, esparcimiento, servicios básicos y de infraestructura y equipamiento. La capacidad del conjunto es de 13.600 personas.¹¹ El esquema circulatorio del complejo está pautado por un

ingreso, un recorrido y una salida únicos tanto peatonal como vehicular, sobre J.R. Rodríguez, situación que ocasiona frecuentes conflictos. El conjunto edilicio es un acoplamiento aislado de volúmenes de cinco pisos de altura promedio, dispuestos sobre un terreno plano. La imagen se

⁹ Al momento de redacción del presente trabajo, el complejo no ha sido inaugurado.

¹⁰ Instituto Superior de Música; Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo; Facultad de Humanidades y Ciencias Biológicas; Facultad de Bioquímica y Ciencias Biológicas; Facultad de Ingeniería y Ciencias Hídricas y La Escuela de Medicina, con sus respectivos departamentos e institutos.

¹¹ Fuente: Dirección de Información y Estadísticas, UNL.

completa por su arquitectura de líneas rectas y ortogonales, definida por cerramientos de mampostería de ladrillos a la vista con estructura de hormigón armado.



6.- Complejo Recreativo y Náutica “El Rafa”: al sur de la RN 168 se emplaza el Complejo Recreativo de la Cámara de Comerciantes en Artefactos para el Hogar, cuyas instalaciones deportivas y recreativas son utilizadas los fines de semana y en temporada veraniega por familias de empleados de comercio. El predio, completamente cercado, cuenta con 4 Has entre la RN 168 y el riacho Santa Fe, con un solo

acceso y salida desde la ruta. En un predio lindero se encuentra la “Guardería y Náutica El Rafa”, sobre una caleta que se conforma sobre el Riacho Santa Fe en su encuentro con el curso del arroyo Saladillo. Esta instalación operada por privados cuenta con un depósito cerrado el que funciona como guardería junto a una bajada para botadura de embarcaciones de pequeño y mediano porte. También tiene un solo ingreso y salida por la RN 168.



7.- Parque Tecnológico Litoral Centro-Ceride II¹²: está emplazado sobre un terreno triangular de 28 Has, creado a partir de una operación de defensa y refulado, con el lado mayor lindero a la Ciudad Universitaria, un lado menor de frente hacia la Laguna y el otro sobre el cauce del Arroyo Saladillo. El complejo tecnológico tiene una superficie cubierta de 40.000 m² y se organiza en grandes pabellones que

responden a los distintos paquetes de funciones, distribuidos sobre un terreno forestado que se organiza a partir una trama de calles ortogonales que delimita manzanas de aproximadamente 100 m de lado. Se compone de laboratorios, servicios e incubadoras de empresas, con una capacidad portante diaria de 400 personas.¹³ Tiene un ingreso único sobre J.R. Rodríguez, jerarquizado por un

¹² Desde 1971 el CONICET encaró la construcción de Centros Regionales (CCRR), un proyecto para el desarrollo científico-técnico de nuestro país. Estos Centros debían estar dotados de la infraestructura necesaria para la instalación de institutos y laboratorios (verdaderos "parques científicos", similares a los conocidos "parques industriales"), dedicados a la investigación básica y aplicada relacionada con los recursos naturales de la región y adecuados a sus necesidades de desarrollo. También se buscó contar con los mecanismos que aseguraran la transferencia de conocimientos y la formación de recursos humanos a nivel de postgrado.

¹³ Fuente: Secretaría Técnica del INTEC.

pórtico de acceso y un cerco. Dos hitos que caracterizan al paisaje del sector están dados por las torres tanque del complejo.



8.- Asentamiento “Wal Mart”: sobre el albardón de defensa del lado Oeste del complejo del Centro Comercial Wal Mart, en terrenos municipales, progresivamente se dio lugar a un asentamiento ilegal, en el que se radican aproximadamente 22 familias de bajos recursos que se alojan en precarias viviendas construidas con chapa de cartón y polietileno. Algunas de éstas son familias que provienen de barrios del

Borde Oeste de la ciudad de Santa Fe y que buscaron terrenos seguros después de la inundación del Río Salado en el año 2003. El sustento económico de estas familias se basa en el “cirujeo”, el trabajo eventual, la albañilería y la crianza de animales de corral para su propio consumo. El acceso al sector, que no tiene delimitación precisa, se hace en las inmediaciones de la pasarela peatonal que vincula al barrio El Pozo con el Centro Comercial.



9.- Centro Comercial Wal Mart / Shopping Paseo del Sol / Cinemark / Estación de Servicio Esso: el predio de emplazamiento del centro comercial tiene una superficie de 23,6 Has. de terreno refulado que lindan al norte con la RN 168, al sur con el riacho Santa Fe y al este y al oeste con terrenos anegadizos de propiedad municipal.¹⁴ El acceso al Centro Comercial se facilita a partir de un nudo circulatorio sobre la RN 168

compartido con el Barrio El Pozo. Junto al ingreso se localiza una estación de servicios. El complejo comercial se organiza a partir de una explanada destinada a estacionamiento estructurada a partir de 6 calles de circulación interna con capacidad para 1.500 vehículos.¹⁵ Esta precede la ubicación de los pabellones que se organizan a partir de una tipología en “L”. El primer pabellón destinado al Hipermercado Wal Mart, responde al concepto de las grandes superficies comerciales o de grandes dimensiones (GD), con recorridos internos que articulan sectores destinados a

¹⁴ El proyecto responde a la iniciativa privada de la empresa Future Maker S.A. que adquirió terrenos de propiedad Municipal autorizados por la Ordenanza Municipal N° 10183/97. La operación incluyó la provisión, por parte de la empresa, del tendido del gasoducto de alimentación para el barrio El Pozo y de la carpeta asfáltica para las entradas al centro comercial desde la RN 168.

¹⁵ El sector de estacionamiento aloja temporalmente eventos culturales y recreativos como exposiciones, recitales, ferias.

consumo, servicios, almacenamiento. El sistema constructivo utilizado para la edificación también responde a las GD, cubriendo grandes luces a partir del uso de estereoestructuras metálicas, cerramientos laterales de mampuestos industrializados, sistemas de instalaciones a la vista, entre otras. El segundo pabellón, en el que se instala el *Shopping Paseo del Sol*, responde a una tipología lineal de recorrido. Cuenta con locales comerciales de los rubros librería, automotores, veterinaria, vestimenta, bazar, entre otros. El paseo remata en un espacio destinado a un patio de comidas y al acceso a un tercer pabellón en que se instala el complejo de salas de cine de la empresa Cinemark.



10.- Barrio FONAVI El Pozo: se localiza al norte de la RN 168. Es el punto de llegada en el sentido de Oeste a Este de J.R. Rodríguez, la calle colectora que comienza en el Puente Colgante. Su predio de emplazamiento sobre terreno refulado de forma rectangular tiene una superficie de 30 Has. Se organiza a partir de una calle que circunvala todo el complejo, que delimita a una trama regular en la que se emplazan. Contiene dos tipologías básicas de viviendas, unifamiliares en lotes individuales y torres de vivienda colectiva, ambas construidas con un sistema de prefabricación en obra. Las catorce torres de alta densidad en forma de “placas” orientadas de sur a norte (de 10 pisos y 8 departamentos por piso) se ubican en el centro del conjunto habitacional. Las viviendas unifamiliares en planta baja y dúplex están repartidas en 20 manzanas alrededor de las torres. La población del barrio es de 5.675 habitantes¹⁶. El complejo habitacional cuenta con equipamiento escolar, comisaría y locales comerciales, todos localizados en el área central. La defensa en forma de herradura, que protege al sector de inundaciones extraordinarias, fue construida en forma posterior a la habilitación del barrio en 1988, a pesar de que el terreno refulado tiene una cota mayor a las inundaciones de 1983 y 1992. Sobre el frente Norte que da a la Laguna Setúbal se emplaza el balneario Los Alisos que se extiende por fuera de la defensa. La presencia de las torres de vivienda colectiva del Barrio El Pozo se ha convertido en hito de referencia en el paisaje urbano del sector y de la Ciudad, pues son claramente visibles desde la ciudad a lo largo de toda la Avenida Costanera y prácticamente desde el empalme entre las rutas RP 1 y RN 168.

¹⁶ Fuente: Censo 2001, Centro Estadístico de Servicios (C.E.S.) dependiente del I.P.E.C.



11.- Volcaderos: al sur de la RN 168, a la altura del Km. 474, se están llevando adelante obras de elevación del terreno hasta la cota de la ruta a los fines de alojar dos volcaderos de aguas servidas a cielo abierto, dependientes de la empresa Aguas Provinciales de Santa Fe. Cuentan con un acceso directo desde la ruta, los terrenos sobre los que se asientan se disponen de modo de facilitar el ingreso,

desagote y salida de los camiones sin necesidad de maniobras. En el mismo sector en el que se desarrollan los trabajos hay algunas viviendas precarias de familias en situación de pobreza asentadas en terrenos anegadizos.



12.- Asentamiento “La Nueva Esperanza”: sobre la margen derecha del aliviador El Saladillo II, al oeste de La Guardia, se localiza un asentamiento denominado “Barrio la Nueva Esperanza”. Este se dio espontáneamente – posterior a la inundación del Río Salado en el año 2003 – sobre terrenos enaltables producto del encauzamiento y dragado del canal. Se compone de un conjunto de alrededor de 50 familias,

repartidas en aproximadamente 30 viviendas¹⁷. El caserío se organiza a partir de una calle principal de 400 metros paralela y costanera al curso del aliviador, que es a su vez, el único ingreso al sitio desde la ruta. Sobre la misma se distribuyen las viviendas mínimas, en parte realizadas con ladrillo asentado con material, revocadas y pintadas junto a cortes de rancho de adobe con techo de paja. A partir del relevamiento en campo, percibimos la particularidad de que no se puede definir con claridad la existencia de un loteo previo, pero sí la demarcación de espacios claramente determinados por los moradores del lugar. Los mismos habitantes dividieron y administraron sectores públicos, como un espacio destinado a plaza el que cuenta inclusive con juegos para niños, asientos e iluminación, de los sectores privados, a partir de empalizadas de palo de sauce y alambre.

13. Otros usos: existen también otros usos permanentes y transitorios en el sector, de menor escala que los antes descritos.

¹⁷ El asentamiento posee condiciones de ilegalidad, su crecimiento se produce en terrenos bajos, inundables y de alto riesgo y cuya propiedad de la tierra es incierta. El municipio inició acciones de relocalización de los habitantes, pero hasta la actualidad no se contemplan traslados. (Fuente: Diario El Litoral, 22/08/2006)



Fabricación de Ladrillos: la fabricación de ladrillos por parte de dos familias asentadas en terrenos bajos en las inmediaciones del cauce del arroyo Saladillo 4º, al Norte de la RN 168. Se trata de actividades consolidadas que tienen varios años de permanencia, y que son suspendidas en la época de crecidas del río, para ser retomadas en el mismo lugar cuando se producen las bajantes.

Transformadores de energía eléctrica: Hay dos pequeñas plantas transformadoras: una frente a la Ciudad Universitaria, en el lado Sur de la RN 168, y otra en La Guardia.

Toma de agua: en La Guardia, lado Sur de la RN 168, se encuentra la estación de bombeo de la empresa Aguas Provinciales de Santa Fe que corresponde a la toma de agua para potabilización en la planta central existente en la Ciudad.

Basurales a cielo abierto: en los sectores en los que se verifican asentamientos informales, en especial en las inmediaciones del hipermercado, hay basurales a cielo abierto, los cuales pueden potencialmente representar situaciones de riesgo ambiental que demandan una evaluación específica.



14. Ruta Nacional N° 168: la principal infraestructura del sector, es un tramo de la ruta que conecta a Santa Fe con Paraná. Se trata de una autovía de cuatro carriles, separados dos para cada mano con un “guarda rail” central. Tiene un ancho medio de 24 m y una longitud de 4,5 Km. Se extiende desde La Guardia, donde comienza con un intercambiador vial que la articula con la Ruta Provincial N°1, hasta el

Puente Oroño, con el que se conecta por una rotonda situada frente a la Ciudad Universitaria. A lo largo del recorrido, la RN 168 tiene cinco “puentes aliviadores”, cada uno corresponde a un cauce de los arroyos denominados respectivamente “Saladillo” Primero, Segundo, Tercero, Cuarto y Quinto. En el mismo tramo se ubican también tres cruces peatonales, respectivamente frente a la Ciudad Universitaria, al Barrio El Pozo (y el complejo Wal Mart - Paseo del Sol) y en La Guardia. Existen paradas de ómnibus que coinciden con estos cruces. Hay también un intercambiador vial que vincula al Barrio El Pozo con el complejo del hipermercado y que permite el acceso y retorno a éstos desde ambas manos de la RN 168. Esta ruta es uno de los principales pasos del tránsito entre Brasil y Chile, por lo cual forma parte del llamado “Corredor Bioceánico del Mercosur”. Al mismo tiempo, es la entrada a la Ciudad desde los barrios y localidades desde la zona de la Costa, por lo

cual el tránsito tiene características tanto urbanas como regionales. Se trata de una vía de circulación rápida en la que es frecuente la presencia, además de automóviles particulares y de ómnibus urbanos, de camiones de gran porte y ómnibus de larga distancia. Según mediciones del año 2003, el tránsito medio diario de este tramo de la RN 168 es de 10.795 vehículos.¹⁸ Dadas las características socioeconómicas de los asentamientos costeros, de población en situación de pobreza, es frecuente también encontrar ciclistas y “carros”, esto es, vehículos con tracción a sangre, circulando por esta autovía.



Intenciones sobre el sector:

Como complemento de esta descripción cabe mencionar las distintas intenciones de intervención en el sector registradas en el trabajo de investigación a saber: las principales son un conjunto habitacional y un barrio cerrado en la zona de Alto Verde; un guardería de Lanchas y un pequeño hotel en las inmediaciones de la Fuente de la Cordialidad y un centro Logístico y alternativo de una empresa de escala nacional en los terrenos linderos al barrio El Pozo, estas inversiones, todas del sector privados se deberían articular con la intención del poder público de realizar un parque lineal costero sobre el riacho Santa Fe, si bien estas intervenciones no pueden tenerse como dato cierto para la estructuración del sector, pues todas están en etapa de estudio, pueden sí tomarse como indicio del tipo de actividades que el sitio sugiere a los actores que se van incorporando, al mismo tiempo también son indicios de que la vocación por ocupar el valle fluvial para extender la ciudad hacia el Este se encuentra firme, sobre todo en los actores privados.

La estructura sectorial.

La descripción anterior expone tres características que son centrales para la estructuración del sector de estudio:

- la “creación” de áreas urbanizables a la vera de la RN 168;
- el aislamiento de cada área con respecto a la otra;
- la vinculación exclusiva de cada área urbanizada con el resto de la Ciudad a partir de la entrada y salida por la RN 168.

¹⁸ Tránsito medio diario anual: 9.9913 automóviles, 146 ómnibus, 322 camiones medianos y 414 camiones pesados. Fuente: Dirección Provincial de Vialidad de Santa Fe, 2003.

Ya que en casi todos los casos se definió un solo acceso a cada área urbanizada, la estructura general del sector se afirmó como lineal, con sectores urbanizados que se vinculan entre sí únicamente a partir del eje de la ruta. Esto puede caracterizarse como configuración en “enclaves”. La idea de enclave remite a un sitio de difícil acceso y vinculación considerado desde el territorio. En este caso, nos remitimos a esa noción para mostrar algunas características particulares de la estructura actual:

- cada sector tiene un solo lado de entrada/salida, vinculado a la RN 168;
- la estructuración interna de cada sector urbanizado es autónoma, no mantiene correspondencia con el tipo de trama ortogonal existente en la “ciudad tradicional” ni con la trama de las demás intervenciones en el sector como podría ser, por ejemplo, a través de la continuación de calles o de vías de conexión entre cada sector de la trama urbana;
- los sectores no han sido creados en continuidad, yuxtapuestos unos a otros, sino que hay áreas no ocupadas, “creadas” o “vacías”, entre cada uno de ellos, lo que hace que los bordes de cada sector sean precisos y se configuren como límites;
- es la intervención estatal la que comenzó a fundar la estructura lineal de grandes usos y equipamientos especiales, la inversión privada por su parte se dio en forma posterior y consolidó el padrón de configuración.
- la multiplicidad de acciones tanto estatales como privadas no muestra indicios de haber sido coordinadas o de derivar de una planificación general del sector, sino que aparentan responder a necesidades o problemáticas coyunturales así como a tiempos de realización diferentes.
- la escala de los usos presentes no está restringida por la cuadrícula “tradicional” de la Ciudad, por ejemplo, en el caso de la Ciudad Universitaria o del hipermercado, que presentan usos educativos o comerciales, respectivamente, de mayor escala a la de usos similares presentes en la trama urbana;
- la morfología de cada sector es igualmente autónoma, no existen continuidades en el paisaje urbano, sino que el mismo es percibido como una sucesión de hitos – las casas bajas y el intercambiador vial de La Guardia, las “placas” del Barrio El Pozo, la dispersión de viviendas precarias en los terrenos bajos, el cartel indicador y el perfil del hipermercado, los tanques de agua del Centro Tecnológico, los edificios de la Ciudad Universitaria, la “Fuente de la Cordialidad”, el Puente Colgante – que no mantienen otra continuidad que la secuencia dada por el recorrido por la RN 168; al tiempo que, como telón de fondo, se mantienen el perfil de la Ciudad y, sobre todo, el paisaje natural del sistema fluvial de la Laguna Setúbal;
- las edificaciones, a excepción de las viviendas unifamiliares en el barrio El Pozo y de los asentamientos irregulares de familias pobres, se corresponden con esa gran escala, tanto en su extensión como en su configuración: el tejido está definido por bloques de construcción aislados e instalados sobre un terreno concebido y creado como un plano soporte sin otras restricciones naturales que la cota de inundación;

-coexisten diversas escalas y temporalidades entre las actividades: el hipermercado y las actividades de recreación se yuxtaponen, sin relación, con los asentamientos informales de las familias que viven del cirujeo; los flujos de circulación internos a la Ciudad (de la educación, de la recreación, del trabajo) comparten el espacio de la RN 168, la espina dorsal del sector, con los de la circulación entre regiones del País y del Mercosur; este hecho se repite en la colectora paralela a la RN 168 donde se suman al ingreso y salida de la Ciudad Universitaria los recorridos de distintas velocidades que unen la ciudad de Santa Fe con el Parque Tecnológico del Litoral Centro-Ceride II Barrio El Pozo y con el Centro Comercial Wal Mart - Paseo del Sol entre los más importantes.

Estos aspectos permiten concluir que:

- la estructura lineal originaria del sector ha sido continuamente reforzada por el tipo de incorporación de enclaves de urbanización, con autonomía funcional y formal;
- esta estructura es por entero diferente y particular en la trama urbana, pues no se encuentra en otro sector de la Ciudad;
- la escala y el tipo de los usos incorporados tiende a ser grande y monofuncional con relación a las presentes en la Ciudad;
- el carácter del sector está definido por los grandes usos especializados que mantienen una inserción en el paisaje fluvial sin integrarse a él.

Conclusiones.

Por estas razones, podemos considerar que la estructura del sector es suficientemente densa y consolidada para definirla como un sitio particular en la Ciudad: el *locus* de grandes usos especializados cuya configuración está definida por tejidos urbanos que no guardan relación con el tejido urbano tradicional.

Este carácter, que no excluye al uso residencial, en lugar de seguir el patrón de la cuadrícula tradicional, se basa en la “creación” de tierra urbana para definir trazados, parcelados y edificaciones autónomos entre sí, sólo vinculados por el eje de la ruta.

Si la tendencia actual de ocupación del sector continúa, la inversión privada puede tender a consolidar la configuración sin modificar la estructura, y toda modificación en la misma dependerá del sector público, que es quien ha hecho las inversiones estructurales en ese espacio.

Al mismo tiempo, dada la potencialidad abierta en la escala y tipo de usos ofrecida por el sector y su ubicación geográfica, es posible que tiendan a localizarse allí actividades ligadas a la nueva economía mundializada, de las cuales pueden considerarse un adelanto a las instalaciones del hipermercado y el Parque Tecnológico.

Fuentes consultadas:

Universidad Nacional del Litoral, Departamento de Construcciones.

CERIDE, Parque Tecnológico Litoral Centro.

Municipalidad de la Ciudad de Santa Fe, Secretaría de Planeamiento.

Instituto Provincial de Estadísticas y Censos (IPEC), Santa Fe.

Diario El Litoral, Santa Fe, ediciones varias.

Dirección Provincial de Vialidad, Santa Fe.

Bibliografía:

LÉVY, Jacques; LUSSAULT, Michel. Dictionnaire de la Géographie et de l'Espace des Sociétés. Paris (Francia): Berlín, 2003.

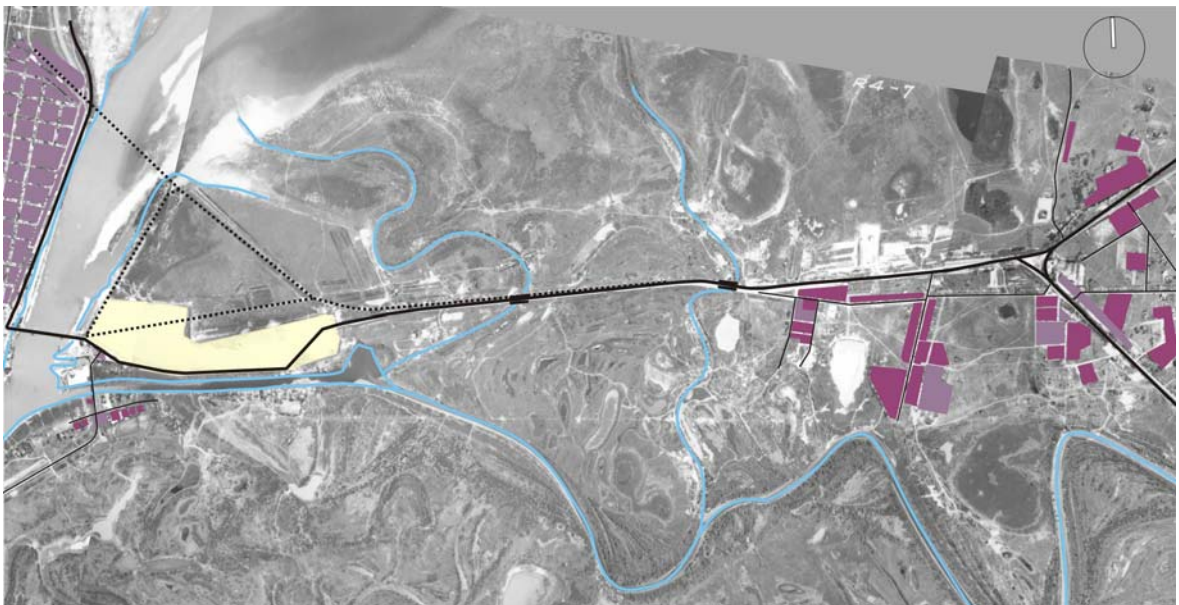
LYNCH, Kevin. Planificación del sitio. Barcelona (España): Gustavo Gilli, 1980.

Anexo Gráfico

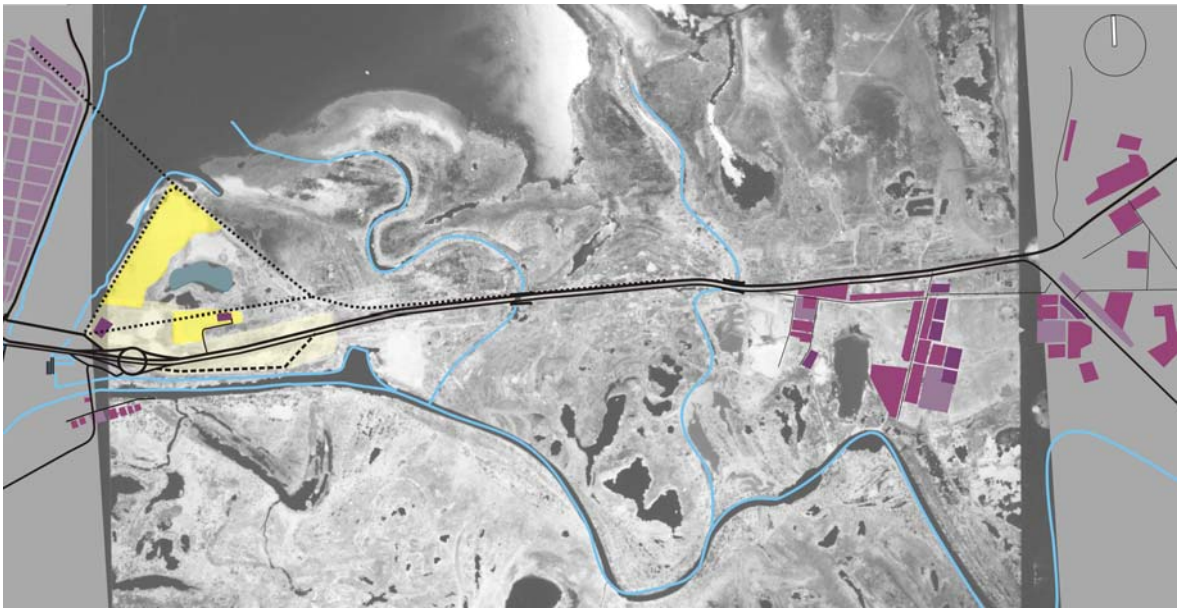
1955



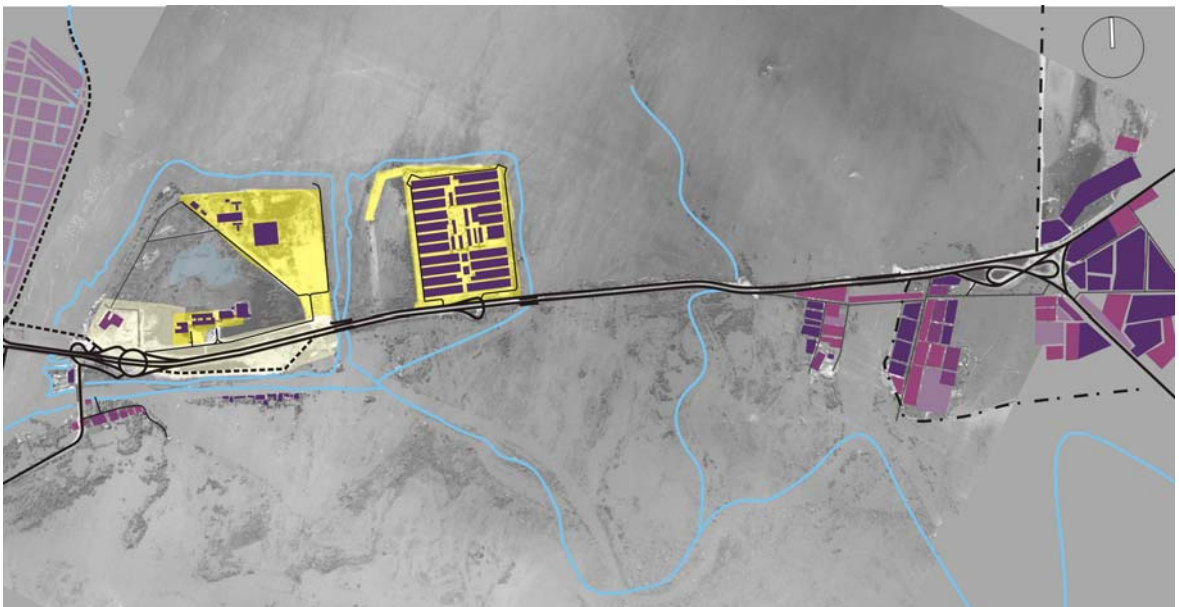
1968



1974



1992



2006

