A&P
ARQUITECTURA Y PLANEAMIENTO

Colección Tesis Doctorales 13

La traza y la mancha

Los corredores viales en los procesos de expansión y complejización de la estructura urbana de la Ciudad de Santa Fe

Estefanía Szupiany

UNR EDITORA ROSARIO - 2019 ISBN 978-987-702-346-6

Szupiany, Estefanía Belén
La traza y la mancha : los corredores viales en los procesos de expansión y complejización de la estructura urbana de la ciudad de Santa Fe / Estefanía Belén Szupiany ; dirigido por Héctor Dante Floriani. - 1a ed . - Rosario : UNR Editora. Editorial de la Universidad Nacional de Rosario, 2019.
Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online
ISBN 978-987-702-346-6

1. Urbanismo. I. Floriani, Héctor Dante, dir. II. Título.
CDD 710

La traza y la mancha
Los corredores viales en los procesos de expansión y complejización de la estructura urbana de la Ciudad de Santa Fe

Estefanía Szupiany

DOCTORADO EN ARQUITECTURA
Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño
Universidad Nacional de Rosario

Defensa: 11 de marzo de 2019
Director: Héctor Floriani
Co-director: Javier Fedele
Jurado: Carlos Reboratti, Anahí Ballent,
Isabel Martínez de San Vicente
Calificación: 10 (sobresaliente)

TESIS DOCTORAL

LA TRAZA Y LA MANCHA

Los corredores viales en los procesos de expansión y complejización de la estructura urbana de la ciudad de Santa Fe

Estefanía Szupiany
Universidad Nacional del Litoral

Dirección: Héctor Floriani
Co-Dirección: Javier Fedele

Doctorado en Arquitectura
Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño
Universidad Nacional de Rosario
DICIEMBRE 2018



Imagen de tapa:

“Curva libre hasta el punto”. Wassily Kandinsky, 1925.

Resumen

La relación entre el desarrollo de la infraestructura vial y la expansión “lineal” del tejido urbano -es decir, entre la traza y la mancha respectivamente- puede ser advertida al observarse la evolución de distintas ciudades, aglomeraciones o áreas metropolitanas, por nombrar sólo algunas conformaciones, prestando una especial atención a sus formas contemporáneas. Asumida esta interacción como el tema de la presente Tesis, se propuso aquí una aproximación de tipo relacional y asociativa entre ambas dimensiones, de la cual emergió el objeto de este estudio: los Corredores de Expansión Urbana (CEU). Para ello, se optó por un abordaje que, posicionado en el amplio campo de los estudios urbanos, buscó integrar enfoques provenientes de la historia y la geografía urbana, como así también del urbanismo y de la planificación urbana y territorial. Este posicionamiento de partida permitió conceptualizar a los CEU a partir de tres nociones clave -espacio urbano, movilidad y corredor urbano-, y definirlos como unidades espaciales de un *continuum* urbano-rural, como un entramado de movilidades diversas, y como escenarios de interacción entre la técnica, el Estado y el espacio urbano.

A partir de esta conceptualización y definición, el objetivo general de esta Tesis estuvo dirigido a esclarecer la complejidad inherente a la relación entre los procesos de expansión urbana y el trazado y la configuración de las redes viales, sosteniendo como hipótesis que, de dicha reciprocidad, emergieron los CEU en tanto un modo particular de habitar lo urbano. Unidades espaciales que fueron construidas en el marco de modelos urbanos insertos en determinados paradigmas políticos y ecónomicos, así como por distintas representaciones construídas en torno de un espacio urbano condicionado por la movilidad. Por otra parte, el caso de estudio propuesto corresponde a la ciudad de Santa Fe y su territorio de expansión, o Gran Santa Fe (GSF), en el marco de las ciudades medias de América Latina -cuyas problemáticas comunes responden a lógicas específicas de producción y reproducción socio espacial-. Asimismo, el caso elegido posee la particularidad de estar inmerso en un territorio de alta complejidad hídrica, de cuya *condición fluvial* derivó la conformación de CEU en distintas direcciones.

En base a la hipotesis y al objetivo general, fue posible establecer una periodización del proceso de conformación de estos CEU en función de tres momentos centrales en la relación entre la traza y la mancha: génesis (1573-1930); definición (1930-1976) y consolidación (1976-2018). En relación con estos tres períodos, se estructuraron los capítulos centrales de la Tesis, luego de presentar una reconstrucción de las coordenads teóricas desde las cuales fue posible concebir la relación entre la traza y la mancha. Además, con el objetivo de echar luz acerca del proceso de conformación de los CEU del GSF, se propuso una metodología mixta, entre aproximaciones de tipo

cuantitativas -vinculadas a aquellos elementos más inmediatos y tangibles, es decir, la infraestructura de movilidad y la expansión del tejido urbano- y cualitativas -vinculadas a aquellos elementos más mediatos, es decir, los contextos y representaciones-.

Los resultados de la Tesis apuntaron a reconstruir el proceso de conformación del GSF a partir de la lectura simultánea de cada uno de los CEU en función de la concreción de infraestructuras viales, de la expansión del tejido urbano, de los modelos urbanos imperantes en cada período, y de las representaciones contruidas en torrno a dichos espacios urbanos. En definitiva, se buscó aquí aportar al conocimiento de la construcción del espacio urbano del GSF y su vinculación con el desarrollo de la vialidad, estableciendo una mirada integral -tanto espacial como temporal- del proceso de conformación de los CEU del GSF.

PALABRAS CLAVES: *Expansión Urbana; Corredores Urbanos; Movilidad; Espacio Urbano; Infraestructura Vial; Gran Santa Fe.*

ABREVIATURAS MÁS UTILIZADAS

CEU: Corredores de Expansión Urbana
CIN: Corredor Interior Norte
CLB: Corredor Litoral de Borde
CLE: Corredor Litoral Este
CLS: Corredor Litoral Sur
DNV: Dirección Nacional de Vialidad, Argentina.
DPV: Dirección Provincial de Vialidad, Santa Fe.
GSF: Gran Santa Fe

Índice General

Agradecimientos 7
Prólogo 9

INTRODUCCION

1. La traza y la mancha:
   Una aproximación a los procesos de expansión urbana 11
2. La construcción del problema: Interrogantes, objetivos y tesis a defender 14
3. Coordenadas metodológicas 17
4. Caso de estudio: Presentación y antecedentes 19
5. Estructura de la Tesis 25

CAPÍTULO 1: COORDENADAS TEÓRICAS

Introducción 31

1. Antecedentes en torno a la relación traza y mancha 32
- 1.1. Espacio Urbano
- 1.2. Movilidad
- 1.3. Corredor urbano, regional y/o territorial
- 1.4. Marco teórico y proposiciones iniciales

2. Expansión, fragmentación y modelos urbanos 50
- 2.1. La construcción de modelos en el ámbito de los estudios urbanos
- 2.2. Del *sprawl* al "archipiélago urbano"
- 2.3. El modelo latinoamericano de ciudad fragmentada

CAPÍTULO 2: LA TRAZA EN LA GÉNESIS DE LA MANCHA

Introducción 73

1. Ríos, rieles y caminos (1573-1930) 75
- 1.1. Entre barcos, mulas y carretas: Santa Fe como nudo de comunicaciones
- 1.2. Entre estancias, colonias y caminos de hierro: Santa Fe en el proceso modernizador

2. La génesis de los Corredores de Expansión Urbana del GSF
- 2.1. Corredor Litoral de Borde (CLB) 98
  - 2.1.1. Una avenida costanera y un terraplén ferroviario
  - 2.1.2 Los bordes en los primeros planteos urbanísticos para la ciudad de Santa Fe
- 2.2. Corredor Litoral Este (CLE) 105
  - 2.2.1. El Camino de la Costa, entre el viejo y nuevo sitio
  - 2.2.2. Un puerto y cuatro puentes
- 2.3. Corredor Litoral Sur (CLS) 111
  - 2.3.1. El Paso de Santo Tomé
  - 2.3.2. El ferrocarril de paso
- 2.4. Corredores Interiores Norte (CIN) 117
  - 2.4.1. De camino a las chacras
  - 2.4.2 Las estaciones de Recreo y Monte Vera

3. Hacia la historia del camino: incipiente institucionalización de la obra vial argentina 120

Epílogo 122
Plano síntesis capítulo 2 y figuras 125

CAPITULO 3: LA TRAZA COMO SOPORTE DE LA MANCHA

Introducción 141

1. Industrias, autos y autovías (1930-1976) 143

1.1. Del riel al pavimento: breve crónica de una disputa
1.2. Estado de Bienestar e institucionalización de la obra vial: el camino como signo del progreso
1.3. Desarrollismo e Infraestructura vial: el camino como soporte del desarrollo

2. La definición de los Corredores de Expansión Urbana del GSF

2.1. Corredor Litoral de Borde (CLB) 175
2.1.1. Prolongación de la Avenida Costanera y un nuevo "cierre" al oeste: el Terraplén Irigoyen
2.1.2. Primeros tramos de la Avenida de Circunvalación de Santa Fe
2.1.3. Un borde de servicios para Santa Fe
2.2. Corredor Litoral Este (CLE) 184
2.2.1 El Camino de la Costa - RP1 "Teófilo Madrejón"
2.2.2. La Ruta Nacional 168 y la conexión con la Mesopotamia
2.3. Corredor Litoral Sur (CLS) 194
2.3.1. RN11: columna vertebral del litoral fluvial argentino
2.3.2. Autopista Rosario-Santa Fe
2.3.3. Auto Unión DKW y FIAT en la construcción del CLS
2.4. Corredores Interiores Norte (CIN) 212

Epílogo 213
Plano síntesis capítulo 3 y figuras 217

CAPITULO 4: LA TRAZA EN LA MANCHA

Introducción 247

1. Mercado, áreas de expansión y corredores urbanos (1976-2018) 249

1.1. Neoliberalismo, autopistas urbanas y barrios cerrados
1.2. Neokeynesianismo, expansión y fragmentación urbana

2. La consolidación de los Corredores de Expansión Urbana del GSF

2.1. Corredor Litoral de Borde (CLB) 279
2.1.1. La reconstrucción de las Avenidas Costaneras y el completamiento de la Avenida Circunvalación
2.1.2. Planificación estratégica y perspectivas incipientes de integración del borde oeste
2.2. Corredor Litoral Este (CLE) 288
2.2.1. El Puente Colgante y la urbanización sobre el primer tramo de la AU 168
2.2.2. El eslabón pendiente de un sistema vial nacional: Autovía 168
2.2.3. La Ruta de la Costa -RP1
2.3. Corredor Litoral Sur (CLS) 300
2.3.1 Santo Tomé-Sauce Viejo: un *continuum* urbano-rural
2.3.2. Autovía RN 19
2.3.3 Las urbanizaciones cerradas a la vera de la autopista
2.4. Corredores Interiores Norte (CIN) 306
2.4.1 Recreo y Monte Vera: el nacimiento de dos ciudades
2.4.2 CIN-Recreo: RN11, Metrofé y suelo urbano

Epílogo 310
Plano síntesis capítulo 4 y figuras 313

CONCLUSIONES 331
FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA 343

Agradecimientos

En primer lugar, quisiera dirigirme a las personas que colaboraron en este proceso de investigación a lo largo de los últimos cinco años. A *Héctor Floriani*, por su dirección en el transcurso de esta Tesis y los aportes que me ha brindado desde la Carrera de Especialización en Planificación Urbana y Territorial que ofrece la FAPyD–UNR. A *Javier Fedele*, por su guía constante en este proceso de investigación en el que fue central su mediación al momento de tomar ciertas decisiones y definiciones; como así también, por mostrarme el camino del trabajo científico en el mundo académico. A *Ana María Rigotti*, por sus justas palabras en las diferentes instancias de evaluación e intercambio que brinda el Programa de Doctorado en Arquitectura de la FAPyD, y por su constante preocupación en relación a los avances de nuestras investigaciones. A *Carlos Reboratti*, a quién tuve el agrado de conocer en el proceso de evaluación externa preliminar, cuyas observaciones y sugerencias han resultado fundamentales y esclarecedoras en el tramo final de esta Tesis. Al *personal* del Archivo Histórico de la Provincia de Santa Fe, del Servicio de Catastro e Información Territorial de la Provincia de Santa Fe, de la Dirección Provincial de Vialidad, de la Dirección Nacional de Vialidad, de la Facultad de Ingeniería y Ciencias Hídricas de la UNL –en especial, a *Mario Gardiol*-, de la II Brigada Aérea de la Fuerza Aérea Argentina –sede Paraná- y del Instituto Geográfico Nacional. A todos ellos, por su amabilidad en el momento de la búsqueda de información general, cartografía y documentación.

A *Mariana Nardelli, Irene Martinez y Emilia Mosso*, con quienes compartí, desde el inicio, los avances y vaivenes de nuestra actividad científica y académica, en un contexto, no siempre, del todo sencillo. Con ellas descubrí que la construcción colectiva del saber no sólo es fundamental, sino, sobre todo, más gratificante. Por otra parte, a *Javier Ucedo, Gisela Rausch, Alejandra Saus y Lucas Cardozo*, compañeros en la docencia y en la investigación, quienes desde su experiencia han contribuido a mi formación durante los últimos años. A mis *padres*, quienes me impulsaron y apoyaron –al igual que a mis hermanos- en el momento de elegir una carrera universitaria, pero, sobre todo, nos motivaron a disfrutar de esa elección, para encontrar en ella el deseo de seguir formándonos. Por último, quiero agradecer muy especialmente a *Manuel Tizziani*, a quién dedico este trabajo y admiro profundamente. Sus aportes desde la filosofía y su pasión por el conocimiento nutrieron mis búsquedas desde el inicio del doctorado. Fueron, precisamente, su apoyo constante y su confianza en mi capacidad, la energía que necesité para terminar esta Tesis.

En segundo lugar, entre las instituciones que hicieron posible la realización de este trabajo, quiero agradecer a la *Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad Nacional del Litoral,* por ser la casa de estudios donde inicié mis actividades de investigación y donde desarrollo actualmente mi actividad docente;

particularmente, a *Julio Arroyo*, *Marcelo Molina* y *Cecilia Parera*. Al *Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET),* por ofrecerme el marco de financiación sin el cual esta Tesis difícilmente se hubiera podido realizar. Al *Instituto* de *Humanidades y Ciencias Sociales del Litoral (IHUCSO UNL-CONICET)*, por brindarme el ámbito para el desarrollo e intercambio de mi producción científica y académica. A la *Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño de la Universidad Nacional de Rosario,* por ser la casa de estudios donde desarrollé esta Tesis Doctoral. En definitiva, más que agradecida, es para mí un orgullo ser parte de estas instituciones nacionales de excelencia académica y científica, en especial, de la universidad pública, laica y gratuita, donde busco aportar desde mi formación disciplinar a la construcción del conocimiento colectivo.

*A **Manuel**, porque un día encontré con quién compartir los colores…*

Prólogo

Una pesquisa y un tema de Tesis…

Quisiera dejar esbozada, en estas primeras líneas, la motivación inicial que acompañó el proceso de investigación de la presente Tesis a lo largo de casi cinco años. Ciertas intuiciones provenían de mi formación académica vinculada a los estudios urbanos. Pero un recorrido y la observación directa del fenómeno acabaron por confirmar aquellas sospechas. Una mañana del año 2012, Manuel y yo nos preparamos para recorrer algunos pueblos y localidades ubicadas en las cercanías de la ciudad de Santa Fe. El motivo del paseo estaba lleno de ilusiones y expectativas, pues suponía la exploración de posibles lugares para la ubicación de nuestra futura casa. Por aquel entonces, el gobierno nacional había comenzado a ofrecer una línea de créditos hipotecarios, en el marco del Plan Pro.Cre.Ar., destinada a la construcción de viviendas para personas o familias que aún no poseyeran una vivienda propia. Entre los requisitos establecidos para acceder al financiamiento, era necesario contar con un lote "escriturable", es decir, provisto de servicios básicos -como luz eléctrica- y emplazado en alguna zona urbanizada, o en vías de serlo. El alto valor de los terrenos ubicados en el centro y en los barrios tradicionales de la ciudad de Santa Fe, nos impulsó, como a miles de otros jóvenes, a la búsqueda de localizaciones que, hasta el momento, no formaban parte de nuestra experiencia cotidiana.

Iniciamos el paseo a lo largo de la RP1, atravesando algunos de los denominados pueblos de la costa, en alusión a su emplazamiento en el curso fluvial del delta del Río Paraná. Entre los posibles destinos, recorrimos el barrio de Colastiné y los pueblos de San José del Rincón y Arroyo Leyes. Más tarde, nos dirigimos hacia la RN11, luego de circunvalar a la ciudad de Santa Fe por el sur, cruzando la ciudad de Santo Tomé y el pueblo de Sauce Viejo. En este último, no pudimos evitar la tentación de parar y degustar el menú de pescado de río que ofrecen los restaurantes ubicados a la vera de la ruta, invocando el paisaje ribereño a orillas del Río Coronda.

Ya en horas de la siesta, retomamos nuestra exploración conduciendo nuevamente hacia Santa Fe, aunque esta vez decidimos retornar por la Autopista para evitar el embotellamiento que, según habíamos escuchado en la radio, se estaba produciendo en el Puente Carretero. Aproximándonos a la amplia curva previa al acceso oeste de Santa Fe, divisamos a lo lejos los *countries* y barrios privados que, desde la década del '90 se expanden más y más a la vera de la Autopista, a tan solo unos 10 o 15 minutos del centro de la ciudad; en automóvil, claro. Si bien sabíamos de la existencia de algunos terrenos económicamente accesibles para nosotros, ese estilo de vida no sólo no era de nuestro interés, sino contrario a nuestras convicciones, por lo que proseguimos la pesquisa en dirección norte, hacia la ciudad de Recreo, bordoneando

Santa Fe a lo largo de la Avenida Circunvalación Oeste. Luego de dar algunas vueltas por esta localidad, condujimos a través de un camino de tierra hacia el pueblo de Monte Vera. Según pudimos percibir, no son demasiado frecuentes los intercambios entre ambos núcleos urbanos, y pareciera que la atracción siempre está dirigida a la ciudad de Santa Fe. Finalizamos nuestro recorrido retornando por la RP2, a través de un paisaje donde se superponen tierras rurales y barrios aislados.

Si bien nuestra pesquisa no representaba una exploración por lugares desconocidos, pues desde niños frecuentamos estos sitios en razón de alguna actividad recreativa o de algún paseo familiar, el recorrido casi simultaneo a través de las distintas rutas, autopistas y circunvalaciones, nos dejó entrever que el crecimiento de la ciudad de Santa Fe ya no consistía en una simple extensión del tejido urbano a lo largo de las principales vías de comunicación vehicular. Esta aproximación, orientada desde una perspectiva causal, resultaba con buena probabilidad una mirada insuficiente y obsoleta. El patrón de crecimiento radial en torno a ejes de circulación suponía la existencia de nuevas lógicas urbanas y territoriales, donde la movilidad era percibida como una condición de aquella urbanidad emergente, de aquel nuevo modo de habitar la ciudad.

Desde mi formación de grado y posgrado, las conjeturas desarrolladas acerca del crecimiento urbano de Santa Fe, verificadas también a partir del estudio de otras ciudades medias y de otros contextos territoriales, estaban siendo confirmadas a partir de la experiencia personal. ¿Acaso estábamos ante la presencia de un fenómeno urbano emergente? ¿De una nueva unidad espacial rural-urbana y territorial sobre la que se afirman los procesos de expansión y crecimiento contemporáneos? ¿No son esas unidades, en sí mismas, objetos de observación y análisis para los estudios urbanos? Esos interrogantes venían acampanándome de hacía ya algunos años, hasta que la decisión de emprender la estimulante tarea de realizar una Tesis de Doctorado los convirtió en el objeto de la presente investigación.

Estefanía Szupiany
Santa Fe, primavera de 2018

INTRODUCCIÓN

1. La traza y la mancha

Una aproximación a los procesos de expansión urbana

A lo largo del siglo XX, el creciente volumen de los desplazamientos cotidianos promovidos por el aumento progresivo de la automovilidad se convirtió en un mecanismo determinante del cambio espacial. Con mayor frecuencia, la ocupación continua y compacta del territorio en torno al núcleo urbano fue cediendo lugar a una lógica diferente; a una urbanización fundada en la proximidad a las principales vías de comunicación vehicular. Desde aquel entonces, la mancha urbana experimenta cambios notables en su fisonomía, sobre todo hacia formas lineales de crecimiento, estableciendo nuevos modos de interacción entre los distintos elementos que componen la estructura urbana y, por lo tanto, la organizan socio-espacialmente. Si se observa la evolución de distintas ciudades, aglomeraciones o áreas metropolitanas, por nombrar sólo algunas conformaciones, y se presta una especial atención a sus formas contemporáneas, puede entreverse la relación entre el desarrollo de la infraestructura vial y la expansión lineal del tejido urbano, entre la traza y la mancha respectivamente. Las vías, en sus diferentes variantes -caminos, calles, avenidas, rutas, autopistas, autovías-, configuraron la forma urbana, guiaron la expansión del territorio, y abrieron el espacio rural para la localización de nuevas actividades. Constituyeron y constituyen verdaderos "rizomas"[1] urbanos desde donde se ramifica y desarrolla la urbanización a través y a lo largo de su extensión.

Ahora bien, ¿es preciso abordar el estudio de los procesos de expansión urbana desde la perspectiva de la movilidad, enfocando la mirada en la masificación del automóvil y en su materialización espacial a través de la obra caminera y vial? Desde las primeras pesquisas en torno a la conformación del territorio urbano durante el período contemporáneo, aquella inquietud se convirtió en uno de los principales supuestos de esta Tesis. No obstante, insistir en el "efecto estructurante" y en la centralidad que asumen las infraestructuras de transporte en los diversos procesos de urbanización sería casi una trivialidad. Por tal motivo, el tema aquí propuesto, es decir, la relación entre la traza y la mancha, o, en otras palabras, entre las infraestructuras viales y los procesos de expansión urbana, intenta ir más allá de aquella afirmación, buscando ensayar algunas respuestas diferentes o alternativas a las ya esbozadas

[1] Álvaro Domingues utiliza la expresión "rizoma" para referirse a la Calle de la Carretera que organiza la mayor parte de la urbanización extensiva en Portugal. Cfr. DOMINGUES, Álvaro (2014). La Calle de la Carretera. El exotismo en el viejo Portugal. En A. Martín Ramos. (Ed.), *La calle moderna en 30 autores contemporáneos y un pionero* (pp. 261-270). Barcelona, España: Universitat Politecnica de Catalunya.

por interpretaciones de tipo causal, reduccionista y con cierto grado de determinismo tecnológico. Por el contrario, aproximaciones relacionales y asociativas entre ambas dimensiones parecen orientar la indagación hacia un abordaje diferente de los fenómenos urbanos emergentes; en este caso, de la conformación de Corredores de Expansión Urbana (en adelante, CEU) en tanto formas espaciales que adquieren cierta entidad en los modos contemporáneos de habitar lo urbano.

Plantear los CEU como objeto de estudio implica atender a su doble operatividad: por un lado, en tanto unidades espaciales de investigación histórica, para lograr una mayor y mejor comprensión de los procesos de expansión urbana (aspecto que se estudia aquí con particular énfasis); por el otro, en tanto unidades espaciales de intervención, con el fin de proveer mejores herramientas para llevar adelante la planificación urbana y territorial (un aspecto que, si bien resulta de interés, no se aborda en esta Tesis). Al mismo tiempo, los CEU, en tanto objeto de estudio, permiten abordar la extensión real de los territorios contemporáneos, cuyas dinámicas y patrones urbanos exceden los límites jurisdiccionales y administrativos de las distintas ciudades y localidades. En este sentido, los CEU también se convierten en instrumentos a partir de los cuáles es posible analizar el rol del Estado en la construcción del espacio urbano a través de las diferentes escalas gubernamentales que participan en la conformación de un mismo sistema territorial. En particular, su intervención sobre el territorio a través de la implementación de políticas de desarrollo vial y de la ejecución de infraestructuras de movilidad.

La consolidación de los CEU es una característica que transciende diversos contextos y distintas escalas geográficas; sin embargo, interesan aquí aquellos corredores que se desarrollaron en el ámbito de las ciudades medias de América Latina. Pues las problemáticas comunes que atañen a este tipo de conformaciones urbanas responden a lógicas específicas de producción y reproducción socio-espacial, donde las tendencias actuales de expansión y fragmentación se materializan en procesos de desconexión física y discontinuidades morfológicas. El modelo de ciudad fragmentada cobró impulso en América Latina a partir de la década de 1980, en el marco de una fuerte reestructuración económica y política que replanteó el posicionamiento de las principales ciudades latinoamericanas frente al fenómeno global[2]. No obstante, en este marco de redefinición se mantuvieron vigentes dos patrones tradicionales que estructuraron los antiguos modelos de crecimiento. Se trata de un modo de expansión urbana que combina elementos radiales y sectoriales: por un lado, el desarrollo de infraestructuras viales se superpone a la vieja traza ferroviaria, convirtiéndose en un factor determinante de la producción y rentabilidad del suelo urbano; por el otro, la generalización de una pauta de crecimiento insular, antiguamente propia de la

[2] Este aspecto será abordado en la segunda sección del Capítulo 1.

localización periférica de las clases populares y luego extendida a la construcción general del espacio residencial.

Hasta aquí puede afirmarse que la consolidación de los CEU, en el marco del modelo contemporáneo de ciudad fragmentada, responde a ciertas especificidades respecto del contexto en el que aquellos corredores de expansión se desarrollan. En el ámbito de las ciudades medias latinoamericanas, en particular, se inserta el caso de estudio propuesto para esta Tesis: la ciudad de Santa Fe y su territorio de expansión, o Gran Santa Fe (en adelante GSF). Caso de estudio que, si bien presenta problemáticas comunes a otras conformaciones urbanas de escala media, posee una particularidad, fundamentalmente por su *condición fluvial*, es decir, por el alto grado de complejidad hídrica en el que se halla inmersa su extensión[3].

En efecto, los cursos naturales de los ríos Paraná y Salado fueron sometidos a un extenso proceso de antropización a partir del cual el recurso acuífero se transformó en peligro y amenaza. Pues, lejos de planificar el crecimiento urbano en función de las complejas condiciones naturales preexistentes, caracterizadas como tales al menos desde el siglo XVIII, las políticas urbanas o, más bien, la ausencia de ellas, consolidó un modelo de adaptación del medio a los procesos de ocupación, legitimando su accionar en la construcción de un imaginario colectivo fundado en la sensación de una seguridad relativa a partir de la construcción de infraestructuras de defensa y movilidad. Al mismo tiempo, se registran procesos de expulsión impulsados por la dinámica mercantilista del suelo; en un primer momento hacia la ribera oeste de la ciudad, y en un segundo momento hacia los ejes viales de conexión regional. De allí que la relación entre la traza, la mancha y el entorno fluvial, es decir, entre las infraestructuras viales, los procesos de expansión del tejido urbano del GSF y el curso natural de los ríos Paraná y Salado, derivó en la conformación de CEU en distintas direcciones[4].

[3] Tras la sanción de las leyes provinciales mediante las cuales se conformaron las comunas de Arroyo Leyes (ley 10.513/1990) y San José del Rincón (ley 10.723/1991), el municipio de Santa Fe adquirió su configuración actual, cuya superficie total es de 26.800 Ha. De esas casi 27 mil hectáreas, el 78,2% está ocupado por ríos, lagunas, islas y bañados, por lo que sólo el 21,8% restante, 5.860 Ha., corresponde a la zona de interfluvios en donde se asienta la mancha urbana propiamente dicha.

[4] Más adelante, en el apartado destinado a la delimitación del Caso de Estudio se ofrece una breve descripción de los CEU que integran el GSF.

2. La construcción del problema

Interrogantes, objetivos y tesis a defender

Como se ha indicado con mayor detalle en el Capítulo 1, en donde se presentan las *coordenadas teóricas* desde las cuales es posible concebir la relación entre la traza y la mancha, los CEU, en tanto objeto de estudio, han sido aquí conceptualizados a partir de tres nociones clave: la de "espacio urbano", la de "movilidad" y la de "corredores urbanos, regionales y/o territoriales". En efecto, estas nociones no sólo han resultado de vital importancia para conceptualizar este objeto de estudio, sino que también han permitido orientar y organizar la indagación que aquí se presenta. Del mismo modo, las diversas investigaciones a partir de las cuales se ha dado con estos conceptos, han permitido desarrollar una aproximación capaz de pensar la relación entre la traza y la mancha desde una perperstiva específica. Una perspectiva de tipo relacional, en la que se involucran elementos provenientes del amplio campo de los estudios urbanos, y a partir de la cual también se ha prestado especial atención a aquellos desarrollos teóricos ubicados entre la historia y la geografía urbana, entre el urbanismo y la planificación urbana y territorial.

Como se ha dicho con mayor detenimiento en ese mismo Capítulo, el primer concepto clave de esta Tesis es el de **espacio urbano,** definido así en el marco de aproximaciones alternativas a los "enfoques dualistas". La segunda es la noción contemporánea de **movilidad**, entendida desde un plano teórico en el que se superponen transportes, infraestructuras y flujos. Finalmente, adquiere importancia el concepto de **corredores urbanos, regionales y/o territoriales,** el cual ha sido explorado en trabajos de investigación -vinculados a distintos ámbitos geográficos- en los que la noción de corredor se encuentra relacionada con procesos lineales de urbanización y con la generación de nuevas centralidades. A partir de allí, es decir, de la reposición de los antecedentes que abordan la relación entre la traza y la mancha, y de su sistematización en función de los conceptos que han orientado esta Tesis, se han derivado las tres proposiciones teóricas iniciales (cuya mayor explicación también se encuentra en el mencionado Capítulo): **a)** la que define a los CEU como unidades espaciales de un *continuum* urbano-rural, **b)** la que concibe a los CEU como un entramado de movilidades diversas, y **c)** la que presenta a los CEU como escenarios de interacción entre la técnica, el Estado y el espacio urbano.

A partir de todas esas indagaciones y búsquedas, cuyo estudio y sistematización se encuentra en la base de todo lo que se afirma aquí, surgieron los siguientes **interrogantes**: ¿Cómo se relacionan los procesos de expansión urbana con el trazado y la configuración de las redes viales? ¿Cómo es que dicha interacción ha devenido en un modo particular de habitar lo urbano que se manifiesta en la conformación de

un *continuum* urbano-rural y en entramados de movilidades diversas? ¿Cómo han incidido los distintos modelos urbanos -insertos en determinados paradigmas políticos y económicos predominantes en el contexto nacional- en el proceso de conformación de los CEU del GSF? ¿Cómo han ido variando, a su vez, las representaciones de aquellos espacios urbanos condicionados por la movilidad?

En función de estos interrogantes, los **objetivos** de la Tesis pueden expresarse de la siguiente manera. En términos generales, se intentó echar luz sobre la complejidad inherente a la relación entre los procesos de expansión urbana y el trazado y la configuración de las redes viales, de cuya reciprocidad emerge un modo particular de habitar lo urbano: los Corredores de Expansión Urbana (CEU). Asimismo, se buscó comprender cómo los distintos modelos urbanos -insertos en determinados paradigmas políticos y ecónomicos y materializados, sobre todo, en la concreción de obras de infraestructura vial- han incidido en la interacción entre la traza y la mancha, y, por lo tanto, en el proceso de conformacion de los CEU, desde la *prehistoria* del camino hasta las primeras décadas del siglo XXI. Por otro parte, se procuró develar cómo han ido variando a lo largo del tiempo las representaciones de aquellos espacios condicionados por la movilidad. Todo esto, prestando especial atención al caso del GSF. Finalmente, a partir de la concreción de estos objetivos, y teniendo en cuenta el caso de estudio propuesto, se ha pretendido realizar un aporte al conocimiento de los nuevos modos de habitar lo urbano en los territorios de expansión de ciudades medias latinoamericanas.

Asimismo, puede decirse que la **tesis** que se intentó defender es la siguiente: en terminos inmediatos -si se quiere más tangibles-, la relación entre los procesos de expansión urbana y el trazado y la configuración de las infraestructuras de la movilidad -sobre todo viales- dió lugar a una interacción compleja, de cuya reciprocidad emergió un modo particular de habitar lo urbano: los Corredores de Expansión Urbana (CEU). Asimismo, en términos mediatos, dicha interacción, y, por lo tanto, la emergencia de este modo de habitar lo urbano, también se ha visto condicionada por la incidencia de distintos modelos urbanos -insertos en determinados paradigmas políticos y ecónomicos-, así como por distintas representaciones construidas en torno de un espacio urbano condicionado por la movilidad.

A partir de allí, fue posible establecer una periodización -particularmente, en el proceso de conformación de los CEU del GSF- en función de tres momentos centrales de la relación entre la traza y la mancha:

1. Los CEU como territorios de exploración, apertura y marcación en la *prehistoria* del camino: entre movilidades fluviales y ferroviarias.

Es posible pensar que, en el extenso período que transcurre entre la fundación de Santa Fe (1573) y el final de la segunda década del siglo XX, momento en que se inaugura la primera conexión vial sobre la Laguna Setubal (1928), los territorios donde hoy se extienden los CEU del GSF comenzaron a ser representados como espacios de exploración, apertura y marcación. En este período, identificado como la *prehistoria* del camino, quedó definida la estructuración general del territorio de expansión de la ciudad en un entramado de vías fluviales y ferroviarias, donde los caminos terrestres asumieron un rol subsidiario en el marco de estas dos movilidades dominantes: primero, respecto de los ríos; luego, respecto de los rieles.

2. Los CEU como soportes del progreso y desarrollo nacional: del camino pavimentado a las grandes infraestructuras.

Cabe afirmar que, en el período que transcurre entre los inicios de la década de 1930 y mediados de la década de 1970 (en términos más cercanos al GSF, entre la inauguración al tránsito vial y el inminente colapso del Puente Colgante), los territorios donde hoy se extienden los CEU pasaron a ser representados como soportes del progreso nacional, como un rasgo de modernidad y desarrollo. En otras palabras, este período, reconocido como el momento central en el trazado y la configuración de la red vial de la Argentina, comprende dos momentos diferentes, pero complementarios: por un lado, entre 1930 y 1943, el proceso de institucionalización de la vialidad nacional y la construcción de las primeras rutas nacionales y provinciales; por el otro, entre 1958 y finales de la década de 1960, la etapa de implementación de políticas “desarrollistas”, materializada en la ejecución de grandes infraestructuras y en la radicación de equipamientos industriales sobre los diversos CEU.

3. Los CEU como escenarios de movilidades en conflicto: entre autovías y calles urbanas.

Finalmente, puede sostenerse que, en el período que transcurre entre principios de la década de 1980 y mediados de la segunda década del siglo XXI (en términos del GSF, entre el colapso del Puente Colgante y la sanción de la ley provincial que convirtió en ciudad a la localidad de San José del Rincón), los CEU se consolidaron, por un lado, como escenarios de movilidades en conflicto, entre autovías y calles urbanas; por el otro, en tanto una serie de *continuum* urbano-rurales donde las infraestructuras viales se convirtieron en las nuevas centralidades de territorios expandidos y fragmentados. La década de 1980, en efecto, representa un punto de inflexión, en tanto da inicio a un período -que todavía continúa- en el que el discurso de la fragmentación socio-espacial se instala en los marcos teóricos de los estudios urbanos.

3. Coordenadas metodológicas

Con el objetivo de echar luz acerca del proceso de conformación de los CEU -de modo específico, sobre aquellos que integran el territorio del GSF- en tanto fenómeno urbano contemporáneo emergente de la relación entre los procesos de expansión urbana y las infraestructuras de movilidad -sobre todo viales-, se propuso una metodología mixta, entre aproximaciones de tipo cuantitativas y cualitativas.

En términos cuantitativos, vinculados a aquellos elementos más inmediatos y tangibles -la infraestructura de movilidad y la expansión del tejido urbano-, se ha recurrido, fundamentalmente, al análisis estadístico de los censos de población y hogares, y a la observación de los relevamientos fotogramétricos realizados por diversos organismos públicos y empresas privadas (IGN, DNV, DPV, Fuerza Aérea Nacional, Google). En términos cualitativos, vinculados a aquellos elementos más mediatos -contextos y representaciones- se ha recurrido a herramientas de abordaje provenientes de la historia urbana y de los estudios urbanos y culturales, fundamentalmente, de la geografía urbana crítica y de la historia cultural. Además, al momento de reconstruir los distintos modelos urbanos insertos en determinados paradigmas que han prevalecido en el ámbito nacional y regional, se ha recurrido a diversos estudios provenientes de la historia política y económica.

En tal sentido, como se detalla en el ya mencionado Capítulo 1, este posicionamiento metodológico pretende ofrecer un análisis alternativo al de aquellas aproximaciones basadas en categorías de análisis dicotómicas y causales (por caso, la del “efecto estructurante” de los transportes y las infraestructuras). En este sentido, la propia construcción del objeto de estudio pretende dar cuenta de cómo los CEU -en tanto un nuevo modo de habitar lo urbano- pueden ser comprendidos como unidades espaciales que emergen de la interacción compleja entre factores mediatos e inmediatos. En otras palabras, que una explicación más o menos acabada de estos fenómenos no puede ser realizada sólo a partir del trazado de una ruta o de la simple conformación de un loteo, sino que también debe involucrar el universo político, económico y cultural en el que se desarrollan.

Dicho esto, en función de los objetivos planteados y de la periodización establecida para el abordaje de los procesos de conformación de los CEU del GSF, se adoptaron las siguientes variables de análisis:

1. Las políticas vinculadas a la movilidad urbana y territorial, sobre todo vial, y su materialización a través de la concreción de obras de infraestructura.

2. La expansión del tejido urbano y la dinámica demográfica (crecimiento y distribución poblacional).

3. Los modelos urbanos insertos en determinados paradigmas político-económicos prevalentes en el contexto nacional y regional.
4. Las representaciones construidas en torno a los CEU, en tanto unidades espaciales condicionadas por la movilidad.
Mientras que las dos primeras variables se vinculan a los aspectos más inmediatos y tangibles, las dos segundas lo hacen con aquellos factores más mediatos. En su conjunto, estas variables proponen una aproximación a la dimensión cultural de los CEU, en alusión a la "trialéctica de la espacialidad" conformada por la interacción del espacio percibido, concebido y vivido[5].

Para llevar a cabo esta aproximación, se recurrió a las fuentes que se detallan a continuación:

- Documentación y fotografía histórica de la obra vial;
- Censos nacionales, provinciales y municipales;
- Documentación cartográfica histórica y contemporánea;
- Estudios académicos vinculados al caso del GSF
- Estudios especializados en historia política y económica del país y la región;
- Prensa escrita y artículos de divulgación;
- Documentos de urbanismo y planificación territorial (planes urbanos, regionales y territoriales);
- Documentación legal y normativa (Leyes, Decretos, Ordenanzas);
- Recorridos fotográficos (observación directa del fenómeno).

Por otra parte, en cuanto al **recorte temporal**, cabe señalar que se ha adoptado un análisis de "larga duración"[6], en tanto que, según se cree, dicho modo de abordaje es capaz de dar cuenta del proceso por el cual los CEU llegaron a conformarse como unidades espaciales de un *continuum* urbano-rural y como entramados de movilidades diversas, desde la *prehistoria* del camino hasta la actualidad. En definitiva, se trata de reconstruir la genealogía de estos corredores, intentando advertir las continuidades y las rupturas, las pervivencias y mutaciones, desde su génesis más remota, como medios -suplementarios- de exploración del territorio (Capítulo 2), atravesando el período de su institucionalización y definición (Capítulo 3), hasta llegar a su configuración y consolidación actual (Capítulo 4), como escenarios de un nuevo modo de habitar lo urbano donde las altas velocidades de la movilidad regional, nacional e internacional conviven con la movilidad urbana cotidiana del tejido en expansión.

[5] Cfr. SOJA, Edward (2010). Tercer Espacio: extendiendo el alcance de la imaginación geográfica. En N. Benach y A. Albet, Edward W. Soja. *La perspectiva postmoderna de un geógrafo radical* (pp. 181-209). Barcelona, España: Icaria editorial [1999].

[6] Cfr. RAUDEL, Fernand (1968), *La historia y las ciencias sociales,* Madrid, Editorial Alianza.

4. Caso de Estudio

Presentación y antecedentes

La ciudad de Santa Fe, capital de la provincia homónima ubicada en la región Centro-Este de la República Argentina, representa el centro administrativo, funcional y de servicios con mayor jerarquía del *continuum* urbano denominado GSF. Con una población total de 490.171 habitantes, según Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010, su crecimiento se originó desde el extremo sureste, en vinculación con el trazado fundacional y el curso de la Laguna Setúbal, hacia el norte y el oeste. En relación a esta última direccionalidad, la mancha urbana avanzó a lo largo del siglo XX sobre terrenos anegadizos pertenecientes a los bañados del Río Salado, generando una creciente vulnerabilidad social y espacial profundizada en las últimas décadas. Por otro lado, un patrón territorial de crecimiento responde a la prolongación de vías circulatorias en distintas direcciones, incluyendo en su extensión a las localidades vecinas de Monte Vera y Recreo al norte; Santo Tomé y Sauce Viejo al suroeste; San José del Rincón y Arroyo Leyes al este.

Teniendo en cuenta lo que se ha comentado al inicio de esta introducción, cabe afirmar que la relación entre la traza, la mancha y el entorno fluvial, es decir, entre las infraestructuras viales, los procesos de expansión del tejido urbano del GSF y el curso natural de los ríos Paraná y Salado, derivó en la conformación de cuatro CEU en distintas direcciones:

1. Corredor Litoral de Borde (CLB): a lo largo de las costas este, sur y oeste de la ciudad de Santa Fe.
2. Corredor Litoral Este (CLE): integrado por los barrios de La Guardia y Colastiné -pertenecientes a la ciudad de Santa Fe-, la ciudad de San José del Rincón y el pueblo de Arroyo Leyes.
3. Corredor Litoral Sur (CLS): integrado por la ciudad de Santo Tomé y el pueblo de Sauce Viejo.
4. Corredores Interiores Norte (CIN): estos corredores representan los dos ejes de crecimiento hacia el norte de la ciudad de Santa Fe. Uno de ellos, integrado por la ciudad de Recreo (CIN-Recreo); el otro, integrado por el pueblo de Monte Vera (CIN-Monte Vera).

Estos cuatro CEU representan la delimitación del caso de estudio de esta Tesis (Plano 1 al final de la Introducción). A partir del abordaje simultáneo de sus conformaciones en función de los tres momentos identificados más arriba, se planteó una aproximación integral al proceso general de expansión de la ciudad de Santa Fe. Un proceso que se representa y sintetiza de manera gráfica al final de los capítulos 2, 3 y 4.

**

Ahora bien, examinados aquellos estudios que se han enfocado en el análisis socio-espacial (urbano y territorial) del caso propuesto, se ha verificado que los mismos ofrecen diversas perspectivas dentro del amplio campo de los estudios urbanos, desde aproximaciones vinculadas a la historia urbana hasta aquellas más cercanas al campo de la planificación urbana y territorial. Sin pretender realizar un análisis exhaustivo y acabado[7], se elaboró una breve reconstrucción de los antecedentes que aquí fueron retomados, y, en este marco, se intentó dar cuenta del aporte que esta Tesis pretende ofrecer para la comprensión de las dinámicas socio-espaciales del GSF.

Entre las investigaciones insertas en el campo de la historia urbana, Luis María Calvo[8], a lo largo de una vasta obra, centró sus investigaciones en el período fundacional de la ciudad de Santa Fe (1573-1660), precisamente en la comprensión de Santa Fe La Vieja, de su conformación espacial y de su uso. Sus estudios acerca de la fundación de Santa Fe en el marco de la conquista del corredor fluvial de los ríos Paraguay, Paraná y Río de la Plata fueron retomados en el Capítulo 2. Por otra parte, uno de los principales aportes al conocimiento de la historia urbana y arquitectónica de Santa Fe es, sin lugar a dudas, el trabajo de Adriana Collado[9]. Entre sus investigaciones, la autora focalizó en el período de modernización urbana (1887-1944), prestando especial atención a la relación entre la ciudad y la transmisión y asimilación de los idearios de la urbanística. Asimismo, junto a María Laura Bertuzzi[10], Collado realizó una recopilación y estudio de la cartografía histórica y de la expansión del trazado de la ciudad de Santa Fe, entre 1880 y 1940; un aporte que se ha convertido en insumo y herramienta para diversos estudios, incluso, de distintas disciplinas. Los trabajos de Adriana Collado han sido retomados a lo largo de esta Tesis, fundamentalmente, en los capítulos 2 y 3.

[7] Los antecedentes seleccionados fueron considerados entre los más relevantes para el abordaje del caso del GSF en función del tema de esta Tesis.

[8] CALVO, Luis María (2003). *La construcción de una ciudad hispanoamericana. Santa Fe la Vieja entre 1573-1660.* Santa Fe: Ediciones UNL; CALVO, Luis María (2012). La ciudad en la conquista del litoral fluvial del Paraná: Santa Fe la Vieja, 1573-1660. En AAVV. *Ciudades y territorio en América del Sur del siglo XV al VII* (pp. 265-302). La Plata, Argentina: Nobuko.

[9] COLLADO, Adriana (1994). Santa Fe. Proyectos urbanísticos para la ciudad 1887-1927. *Documento de trabajo N° 2.* Santa Fe: PEHIS-CEDEHIS-UNL; COLLADO, Adriana (2007). *Modernización urbana en ciudades provincianas de Argentina. Teorías, modelos y prácticas, 1887-1944* (Tesis doctoral). Universidad Pablo de Olavide de Sevilla, España.

[10] BERTUZZI, María Laura y COLLADO, Adriana (1995). Santa Fe 1880-1940. Cartografía y expansión del trazado. *Documento de trabajo N° 4.* Santa Fe, Argentina: PEHIS-CEDEHIS-UNL.

Siguiendo la exposición, otro grupo de investigaciones se desarrollaron en el campo de la historia urbana de la ciudad de Santa Fe, esta vez, desde la construcción de estudios relacionales entre la ciudad y determinados elementos urbanos. Entre estas aproximaciones, Javier Fedele[11] examinó la relación entre la entidad urbana y el hecho hidrográfico -es decir, entre la ciudad y el río-, donde la costa de la ciudad fue planteada en tanto unidad de análisis histórica. Con el objetivo de estudiar la construcción del paisaje costero de la ciudad de Santa Fe, entre 1886 y 1952, Fedele indagó en las transformaciones materiales de uno de los espacios más relevantes de dicha relación: el Puerto de Santa Fe. Por otra parte, María Alejandra Saus[12] investigó los vínculos entre la infraestructura ferroviaria y la trama urbana de Santa Fe a lo largo de tres etapas: articulación, segregación y sustitución, extendidas desde fines del siglo XIX y finales del siglo XX. Ambos autores -Fedele y Saus- han sido retomados en el marco del Capítulo 2 y parte del Capítulo 3. Otra de las investigaciones que posicionan su análisis en determinados componentes urbanos, corresponde al trabajo desarrollado por Luis Müller, Claudia Shmidt y Cecilia Parera *et al*[13], quienes examinaron la obra pública proyectada y realizada por el Estado argentino a nivel nacional, provincial y municipal, entre mediados de la década de 1950 y comienzos de los años 1970. Entre las obras por ellos examinadas, se ha recurrido al análisis del Puente y viaducto “Nicasio Oroño” y del Túnel Subfluvial Hernandarias entre Santa Fe y Paraná en el marco de las obras viales desarrolladas en el Capítulo 3.

Entre las aproximaciones historiográficas, esta vez vinculada a la geografía urbana, cabe mencionar el aporte de Blanca Gioria[14] quien elaboró una reconstrucción del espacio geográfico de la ciudad de Santa Fe a partir de cuatro etapas: 1573-1856; 1853-1930; 1930-1990 y 1990-2007. El largo plazo que abarca su estudio involucra aproximaciones relacionales entre la sociedad y el espacio físico, al tiempo que ofrece diversos análisis de tipo cuantitativo para cada una de dichas etapas. Sus aportes han sido retomados a lo largo de toda esta Tesis.

[11] FEDELE, Javier (2009). *Ciudad y Río. La construcción histórica de un paisaje (Santa Fe, 1886-1952)* (Tesis doctoral). Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya; FEDELE, Javier (2011). *El río en la ciudad del Plan*. Santa Fe, Argentina: Ediciones UNL.

[12] SAUS, María Alejandra (2014). *Ferrocarril y ciudad*. Rosario: UNR Editora; SAUS, María Alejandra (2016). ¿Eficiencia ferroviaria o interés social? Especulaciones sobre aspectos territoriales del polémico Plan Larkin. Argentina, 1962. *Revista Transporte y Territorio*, (15), 369-387.

[13] MULLER, Luis, SHMIDT, Claudia y PARERA, Cecilia (Eds.). *Arquitectura, Tecnología y Proyecto: obras públicas e infraestructura urbana y territorial en Argentina (1955-1971)*. Santa Fe, Argentina: UNL. Recuperado de: http://www.fadu.unl.edu.ar/pictarquitectura2013/

[14] GIORIA, Blanca (2009). *La construcción del espacio geográfico de la ciudad de Santa Fe 1573-2007*. Santa Fe: Ministerio de Innovación y Cultura, Gobierno de Santa Fe, p. 40.

Hasta aquí, las investigaciones mencionadas han focalizado en el caso de la ciudad central -Santa Fe-, aunque muchas de ellas han establecido determinadas relaciones con el territorio circundante. No obstante, otro grupo de trabajos enfocaron su análisis en el área de expansión, concentrándose, la mayoría de ellos, en lo que aquí se presenta como Corredor Litoral Este (CLE). Paola Bagnera *et al.*[15] examinaron el caso de la localidad de Arroyo Leyes, a partir de un análisis que, además de construirse desde aspectos teóricos, descripciones y miradas críticas, destaca las fortalezas del lugar en relación a la calidad ambiental de sus recursos naturales. En este sentido, el trabajo incorporó herramientas de la planificación urbana con el objetivo de buscar iniciativas para el desarrollo local, dirigido, fundamentalmente, a la actividad turística.

Por otra parte, el CLE ha sido abordado en su totalidad -es decir, abarcando las distintas jurisdicciones que lo conforman- también desde la perspectiva de la historia urbana. A partir de un enfoque territorial, Adriana Collado *et al.*[16] denominan "Corredor de la Costa" a la unidad geográfica y cultural comprendida entre la localidad de La Guardia y la ciudad de Reconquista, aproximadamente unos 300 km. a lo largo de la RP1. Los distintos autores que integran la publicación, sostienen que, a pesar del alto potencial de desarrollo que posee el corredor, resultan débiles las estrategias de conjunto que permiten un mayor aprovechamiento de las oportunidades y recursos disponibles. En este sentido, el trabajo propuso sistematizar la información -sobre los elementos arquitectónicos, urbanos y paisajísticos de las localidades del corredor- a partir de los conceptos de paisaje cultural y de red de localidades. Por su parte, Gisela Rausch[17] examinó la expansión de la ciudad de Santa Fe sobre el valle de inundación del Río Paraná, entre 1886 y 1959, analizando históricamente las relaciones entre "territorialidad" y urbanización. Particularmente, su análisis se concentró en el tramo comprendido entre la ciudad de Santa Fe y San José del Rincón, territorio donde se extiende, en palabras de la autora, la "periferia este santafesina". Finalmente, entre los estudios vinculados al desarrollo del CLE, María Laura Bertuzzi[18] delimitó su área de estudio entre el barrio de La Guardia, al sur, y la localidad de San Javier, al norte. A lo largo de los 170 km. comprendidos entre ambos sitios, la autora identificó y

[15] BAGNERA, Paola (Comp.) (2010). *Arroyo Leyes. Planificación Urbana y Desarrollo Turístico.* Santa Fe, Argentina: Ediciones UNL.

[16] COLLADO, Adriana (Comp.) (2012). *El Corredor de la Costa. Conformación del paisaje y reconocimiento de sus recursos culturales.* Santa Fe, Argentina: Ediciones UNL.

[17] RAUSCH, Gisela (2012). *Territorialidad en la periferia urbana. La expansión de la ciudad sobre el valle de inundación, Santa Fe 1886-1959* (Tesis doctoral inédita). Universidad Nacional de Rosario, Facultad de Humanidades y Artes, Rosario, Argentina.

[18] BERTUZZI, María Laura (2015). *Marcas en el paisaje. Permanencias y ausencias como pautas de interpretación del territorio ribereño* (Tesis doctoral). Universidad Politécnica de Catalunya, Barcelona.

caracterizó los grandes componentes territoriales y antrópicos que conforman el paisaje ribereño del tramo analizado. Estos cuatro trabajos -Bagnera, Collado, Rausch y Bertuzzi- han sido retomados en los capítulos 2, 3 y 4, precisamente, en los apartados dedicados al CLE.

Respecto del resto de los corredores, las investigaciones enfocadas sobre ellos resultan, más bien, escasas. Para el caso de la localidad de Santo Tomé, Andrés Roverano[19] elaboró una historia -si se quiere, de "larga duración"- acerca de dicha ciudad, abordando aspectos institucionales y, fundamentalmente, urbanos. Su indagación abarcó desde las primeras exploraciones del territorio, atravesando en detalle la conformación del llamado "Paso" sobre el Río Salado, hasta mediados del siglo XX. Sus aportes han resultado un insumo importante para la caracterización del CLS. Por otra parte, siguiendo sobre este mismo eje de expansión, Pamela Pallud[20] analizó las nuevas formas de ocupación del espacio que modificaron -desde la década de 1990- el crecimiento de la ciudad de Santo Tomé, a partir de la instalación de urbanizaciones cerradas a la vera de la Autopista Rosario-Santa Fe. En ese contexto, la autora manifestó la necesidad de modificar ciertos aspectos de la normativa vigente introduciendo una mirada crítica desde la perspectiva urbanística.

En cuanto a los CIN (Recreo y Monte Vera), Graciela Mantovani *et al.*[21] analizaron los casos de las expansiones norte y este del aglomerado GSF, en el marco de los procesos y tendencias de los territorios expansivos de la ciudad central, de los impactos del cambio de usos en las localidades del aglomerado -principalmente, en lo que refiere a la reducción de áreas productivas- y de los desafíos de la planificación a escala metropolitana. Por último, entre los estudios que fueron retomados para la caracterización de los CIN, el trabajo de Mirtha Baldaccini[22] enfocado en la localidad de Monte Vera representó un valioso aporte para la comprensión del proceso de conformación urbana de dicho pueblo, desde sus orígenes al año 2008.

[19] ROVERANO, Andrés (1961). *Santo Tomé. El paso histórico de Santa Fe de la Vera Cruz*. Santa Fe: Castellví S.A.

[20] PALLUD, Pamela (2010). Las Urbanizaciones Privadas Cerradas en Santo Tomé, Santa Fe. *Revista Pampa*, (6), 37-58.

[21] MANTOVANI, Graciela, PERALTA FLORES, María Celeste y URIARTE, Yanina (2015). Paisajes en transformación. Expansiones norte y este del Gran Santa Fe, Argentina. *XXXIV Encuentro Arquisur 2015 y XIX Congreso de Escuelas y Facultades Públicas de Arquitectura de los países de América del Sur*, La Plata, Argentina.

[22] BALDACCINI, Mirtha (2008). *Historia del Pueblo de Monte Vera*. Santa Fe, Argentina: Ladran Sancho Ediciones.

Finalmente, se señalan dos aportes centrales para el abordaje integral del territorio del GSF. Por un lado, Mariana Nardelli[23] examinó los procesos de urbanización y las modalidades del crecimiento urbano en los bordes de ciudades intermedias, enfocando la mirada en los procesos de crecimiento de la ciudad de Santa Fe entre 1960 y 2013. La particularidad de su estudio radicó en el concepto de distancia -social, simbólica y espacial- a fin de establecer las relaciones del par centro-periferia. Por otro lado, se destacan los trabajos realizados en el marco del Observatorio Urbanístico del Área Metropolitana Santa Fe-Paraná a cargo de Mirta Soijet[24]. A diferencia de las investigaciones antes mencionadas, esta perspectiva integra el territorio del GSF con la ciudad de Paraná y su respectiva área de influencia. A partir de este recorte de escala "metropolitana", el equipo de trabajo propone aportar a la gestión de políticas territoriales públicas en un sistema de ciudades "microregional".

* *

A partir de la lectura y análisis de estos antecedentes, puede decirse que la Tesis que aquí se presenta intentó completar algunos "huecos" hallados entre los estudios dirigidos a la comprensión de las dinámicas socio-espaciales del GSF. En primer lugar, entre los trabajos que, desarrollados en el campo de la historia urbana, construyeron perspectivas relacionales entre la ciudad y determinados elementos urbanos, se advirtió un vacío respecto del estudio de las infraestructuras de movilidad, específicamente, viales. En este sentido, la Tesis propuso aportar al conocimiento de la construcción del espacio urbano del GSF y su vinculación con el desarrollo de la vialidad. En segundo lugar, las aproximaciones integrales acerca del territorio del GSF provienen de perspectivas contemporáneas vinculadas, fundamentalmente, a la planificación urbana y territorial. En este sentido, la Tesis planteó un abordaje integral desde la historia urbana, analizando de manera simultánea la conformación de los distintos CEU. En otras palabras, se pretendió establecer una mirada integral -espacial y temporal- de los procesos de conformación del GSF, en un momento en el que -a pesar de haberse extendido la teoría acerca de la gobernabilidad "metropolitana" y el abordaje de los territorios de acuerdo a su extensión física real - las políticas urbanas del ámbito local aún se enfrentan a los obstáculos que representan las divisiones jurisdiccionales.

[23] NARDELLI, Mariana (2017*). Las formas actuales de la periferia urbana. Procesos constitutivos del paisaje periférico de la ciudad de Santa Fe 196C-2013* (Tesis doctoral). Universidad Nacional de Rosario, Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Rosario, Argentina.

[24] FLORIANI, Héctor; MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, Isabel (Dir.) (2008-2010). *Observatorio Urbanístico. Área Metropolitana Santa Fe-Paraná*, (1-4). Santa Fe, FADU-UNL; SOIJET, Mirta (Comp.) (2011). *Agenda Metropolitana Santa Fe-Paraná*. Santa Fe, Argentina: Ediciones UNL.

5. Estructura de la Tesis

En función de la periodización establecida más arriba, es decir, de los diversos momentos identificados en el proceso de conformación de los CEU en el GSF, la Tesis se estructuró en tres capítulos centrales, en donde se analizó en detalle el caso de estudio, y uno más de carácter introductorio y teórico, que sirvió de base para dicho análisis. Además, cada uno de los capítulos centrales se encuentra subdividido en dos secciones: la primera, destinada a ofrecer una reconstrucción esquemática de los distintos modelos urbanos insertos en determinados paradigmas políticos y económicos predominantes en cada uno de los períodos identificados, y su incidencia sobre la construcción del espacio urbano nacional y regional. Asimismo, hacia el final de cada una de las primeras secciones, se añadió una reconstrucción contextual específica desde la perspectiva del GSF. Por otro lado, en la segunda sección de cada capítulo, se ofrece un estudio pormenorizado del caso seleccionado, ya prestando especial atención a cada uno de los cuatro CEU presentados más arriba (CLB, CLE, CLS y CIN). Finalmente, a cada uno de estos capítulos se le añadió un breve epílogo en el que se retoma lo desarrollado en ambas secciones, intentando ofrecer una lectura integradora en función de las variables de análisis.

En el **Capítulo 1**, se dijo, se presentan las *coordenadas teóricas* desde las cuales es posible concebir la relación entre la traza y la mancha, poniendo de manifiesto algunas discusiones contemporáneas en torno a dos tópicos relevantes. Por un lado, acerca de los tres conceptos centrales para este trabajo: el de “espacio urbano”, el de “movilidad” y el de “corredores urbanos, regionales y/o territoriales”; por el otro, en torno a las nociones de “expansión” y “fragmentación”, las que resultan de particular importancia para el período analizado en el último capítulo.

En el **Capítulo 2**, los CEU son representados como territorios de exploración, apertura y marcación, en un extenso período que se extiende desde la fundación de Santa Fe, allá por el año 1573, hasta las primeras décadas del siglo pasado; en particular, hasta año 1930. Identificado como el de la *prehistoria* del camino, en este período quedó definida la estructuración general del territorio de expansión de la ciudad de Santa Fe, en un entramado de vías fluviales y ferroviarias, en donde los caminos terrestres asumieron un rol subsidiario respecto de estas dos movilidades dominantes: primero, durante el Virreinato y la organización nacional, respecto de los ríos; más tarde, durante la hegemonía del modelo agroexportador, de los rieles.

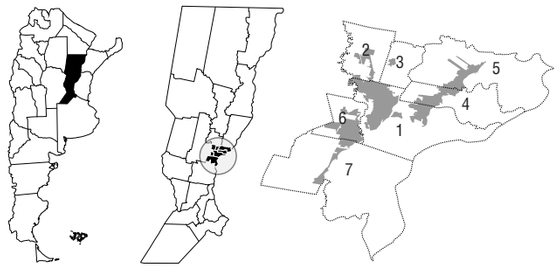
En el **Capítulo 3**, los CEU son representados como soportes del progreso y el desarrollo nacional, en un período que se extiende entre los inicios de los años ‘30 y mediados de la década de 1970. Reconocido como el momento central en el trazado y la configuración de la red vial nacional, este ciclo abarca, por un lado, entre 1930 y

1943, el proceso de institucionalización de la vialidad argentina y la construcción de las primeras rutas nacionales y provinciales; por el otro, entre 1958 y finales de la década de 1960, la etapa de implementación de políticas desarrollistas, materializada en la ejecución de grandes infraestructuras y en la radicación de varios equipamientos industriales sobre los CEU del GSF.

En el **Capítulo 4**, los CEU son representados como escenarios de movilidades en conflicto, en un período que se extiende entre los inicios de la década de 1980 y la actualidad, y en el que la hegemonía del neoliberalismo ha sido casi unámine, a pesar de ciertos ensayos "neokeynesianos". Definido como un momento de ampliación y recualificación de la red vial, la interacción entre estrategias de integración territorial y dinámicas espaciales de reconfiguración local transformaron a los CEU en escenarios de un nuevo modo de habitar lo urbano, en la mixtura y superposición de un espacio en donde las altas velocidades de la movilidad regional, nacional e internacional conviven con la movilidad urbana cotidiana del tejido en expansión.

Nota: En lo que refiere a cada uno de los CEU del GSF, esta Tesis admite dos formas de ser leída, una sincrónica y otra diacrónica. A partir de este modo de composición, el lector puede optar por aquel camino que le resulte más confortable: en el primero, de corte sincrónico, podrá advertir la evolución simultánea de los cuatro corredores de expansión, con lo que obtendrá una representación global de cada período. En el segundo, de corte diacrónico, podrá reconstruir el largo proceso por el cual cada CEU llegó a ser lo que es, desde los lejanos tiempos de Garay hasta nuestros días. En definitiva, si quisiera evocarse una lectura de la infancia, cada cual es invitado a "elegir su propia aventura".

Presentación caso de estudio
GRAN SANTA FE



1. Santa Fe
2. Recreo
3. Monte Vera
4. S. J. Rincón
5. Arroyo Leyes
6. Santo Tomé
7. Sauce Viejo

INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD

Infraestructura ferroviaria existente
Infraestructura vial

CORREDOR LITORAL DE BORDE

1. Avenida Costanera “Almirante Brown”
2. Avenida Costanera “Siete Jefes”
3. Avenidas 27 de Febrero y Leandro Alem
4. Avenida Mar Argentino (Circunvalación Sur)
5. Avenida Circunvalación Oeste

CORREDOR LITORAL ESTE

6. Autovía RN 168
7. Ruta Provincial Nº1

CORREDOR LITORAL SUR

8. Ruta Nacional Nº 11
9. Autovía RN 19
10. Autopista Rosario-Santa Fe

CORREDORES INTERIORES NORTE

11. Ex Ruta Nacional Nº 11
12. Ruta Provincial Nº 2

MANCHA URBANA 2018

n

Río Salado
Laguna Setúbal
Riacho Santa Fe
Río Colastiné
RÍO PARANÁ
Río Coronda
CIUDAD DE PARANÁ

0 m 5000 10.000

CAPÍTULO 1

COORDENADAS TEÓRICAS

ESPACIO URBANO, MOVILIDAD
Y CORREDORES DE EXPANSIÓN

FRAGMENTACIÓN Y EXPANSIÓN URBANA

Introducción

En términos generales, puede afirmarse que en este primer capítulo se presentan las *coordenadas teóricas* desde las cuales es posible concebir la relación entre la traza y la mancha. Para ello, se realizó una reconstrucción más o menos detallada de algunas discusiones contemporáneas en torno a dos tópicos relevantes para abordar dicha relación.

En primer lugar, se analizaron algunas de las principales posiciones teóricas que se han ido desarrollando en relación con los tres conceptos que atraviesan toda la Tesis: el de "espacio urbano", el de "movilidad" y el de "corredores urbanos, regionales y/o territoriales". A partir de allí, es decir, de la reposición de los antecedentes que abordan la relación entre la traza y la mancha, y de su sistematización en función de estos conceptos, se derivaron tres proposiciones teóricas iniciales: **a)** la que define a los CEU como unidades espaciales de un *continuum* urbano-rural, **b)** la que los conciben como un entramado de movilidades diversas, y **c)** la que los presentan como escenarios de interacción entre la técnica, el Estado y el espacio urbano.

En segundo lugar, se examinaron distintos estudios en los que se abordan los conceptos de "expansión" y "fragmentación"; dos categorías que resultan de especial importancia para el período analizado en el último capítulo de esta Tesis. En efecto, estas dos *lógicas* urbanas comenzaron a adquirir mayor importancia en los últimos cuarenta años (a partir de la disolución de la ciudad compacta y del debilitamiento de sus mecanismos de integración), y de su interacción emergieron distintas variantes de "ciudad fragmentada", con problemáticas que requieren ser examinadas a la luz de contextos diferenciales. En efecto, si bien estos fenómenos adquirieron cierto alcance global, el estudio de sus manifestaciones locales, en contextos espacio-temporales específicos, dio lugar a una variedad de neologismos que adquirieron cierta relevancia teórica en el campo de los estudios urbanos. Por tanto, aun cuando en esta segunda sección no se pretendió desarrollar una exposición exhaustiva de la amplia variedad terminológica construida en torno al par "concentración-dispersión", ni ensayar una explicación última del carácter polisémico de la noción de "fragmentación", sí se propuso ofrecer una reconstrucción teórica de ambos fenómenos en sus tres contextos principales de aparición: el norteamericano, el europeo y el latinoamericano.

1. Antecedentes en torno a la relación traza y mancha

De acuerdo a lo señalado en la introducción, es posible presentar ahora, ya de modo más detallado los términos clave que orientaron la lectura general y pormenorizada de los antecedentes teóricos del tema aquí propuesto, es decir, aquellos estudios que se aproximaron a la relación existente entre la traza y la mancha; en otras palabras, entre las infraestructuras viales y los procesos de expansión urbana. En función de esta complejidad, la búsqueda realizada se orientó hacia investigaciones de tipo relacional, atravesando el amplio campo de los estudios urbanos, y prestando especial atención a aquellos ubicados entre la historia y la geografía urbana, entre el urbanismo y la planificación urbana y territorial.

Según se dijo, el primer concepto clave de esta Tesis es el de **espacio urbano,** definido aquí en el marco de aproximaciones alternativas a los enfoques dualistas. El segundo de ellos gira en torno a la noción contemporánea de **movilidad**, entendida desde un plano teórico, donde se superponen transportes, infraestructuras y flujos: por un lado, se destacan aquellos aportes que analizan la relación entre transporte, ciudad y territorio; por otro, trabajos de investigación que se enmarcan dentro de los estudios culturales asociados a la emergencia del nuevo paradigma de la movilidad, o *mobility turn*. Finalmente, se exploraron trabajos de investigación centrados en la conformación de **corredores urbanos, regionales y/o territoriales** en distintos ámbitos geográficos. Se trata de indagaciones empíricas que *operativizan* la noción de corredor vinculada a procesos lineales de urbanización y a la generación de nuevas centralidades, destacando la relevancia del eje vial en la estructuración de la trama regional. Algunos de ellos, además, construyen conceptos similares al de corredor para denominar este fenómeno urbano de la expansión lineal.

1.1. Espacio urbano

Una primera aproximación al estudio de los CEU orientó la indagación hacia aportes teóricos que abordan la noción de **espacio urbano** desde aproximaciones alternativas a los enfoques dualistas. Entre los textos clave que guiaron la investigación, un escrito de Margaret Crawford, “Difuminando límites: espacio público y vida privada”[25] resultó ser uno de los más destacados. En las páginas de dicho texto, la autora advierte cierta

[25] Cfr. CRAWFORD, Margaret (2014). Difuminando los límites: espacio público y vida privada. En A. Martín Ramos. (Ed.), *La calle moderna en 30 autores contemporáneos y un pionero* (pp. 123-130). Barcelona, España: Universitat Politecnica de Catalunya [1999].

insatisfacción en la difusión de la noción de "el fin del espacio público", generalizada como un temor entre muchos críticos, urbanistas y arquitectos, quienes observan el vaciamiento de los espacios públicos tradicionales, al tiempo que advierten el uso masivo de espacios pseudopúblicos, destinados al ocio y al consumo. Esta "narrativa generalizada de la pérdida", compartida por destacados críticos del espacio público, como Jürgen Habermas y Richard Sennet, supone cierta visión nostálgica de las edades y sitios de oro donde la democracia y el discurso público encontraban su lugar privilegiado: su espacio natural de desarrollo. Crawford disiente con esta percepción, en el sentido de que las nociones del "espacio" y de "lo público" se reducen bajo ese paradigma a categorías rígidas y fijas de "tiempo" y "espacio", de "público" y "privado", entendiendo el espacio público como único, unido y universal. En definitiva, lo que algunos autores parecen olvidar es que la noción de "espacio público" -con su correlato intersubjetivo de "opinión pública"[26]- ha estado siempre vinculado a diversas experiencias históricas, como la de la Ilustración del siglo XVIII, por lo que no hay ningún motivo razonable que pueda llevarnos a pensar que dicho espacio está exento de variaciones.

Ante esta narrativa de la pérdida, cargada de pesimismo y ambigüedad, Crawford sugiere un marco alternativo para la conceptualización del espacio público. En su observación de Los Ángeles, la autora descubre una multiplicidad de actividades públicas simultáneas, las que redefinen tanto lo público como el espacio a través de la experiencia vital; hallazgo que la conduce a repensar las conceptualizaciones de lo público, del espacio y de la identidad. Poniendo en cuestión la idealizada esfera pública descrita por Habermas (constituida por exclusión, al igual que otros espacios físicos idealizados como el *ágora*, el *fórum* o la *piazza*), la autora retoma la noción de múltiples "contra-públicos", identificada previamente por Nancy Fraser[27]. A diferencia del ámbito público universal, racional y no discutible, los "contra-públicos" se sustentan en la confrontación, en los conflictos de intereses, en las demandas violentas, en debates razonados. Son ámbitos que pueden generarse en múltiples escenarios a partir de diversas demandas que redefinen la democracia y, por lo tanto, "lo público".

Ahora bien, la ubicación de esta variedad de ámbitos de expresión pública, sostiene Crawford, requiere redefinir la idea de espacio. Ante ello, propone denominar a esta nueva construcción como el "espacio cotidiano", en clara alusión a la crítica de la vida cotidiana realizada por Henri Lefebvre[28]. El "espacio cotidiano" es el espacio que aloja

[26] Cfr. HABERMAS, Jürgen (1981). *Historia y crítica de la opinión pública. La transformación estructural de la vida pública*. Traducción de A. Doménech. Bacelona: Gustavo Gili.

[27] Cfr. FRASER, Nancy (1999). Repensando la esfera pública: Una contribución a la crítica de la democracia actualmente existente. *Ecuador Debate*, (46), 139-173 [1992].

[28] Cfr. LEFEBVRE, Henri (1961). *Critique de la vie quotidienne*. París, Francia: L'Arche.

la vida cotidiana, aquel lugar común y mundano donde el individuo interactúa con la ciudad. Es el paisaje genérico que aloja el automóvil, afirma la autora; el espacio trivial de las carreteras, de las calles, de las autopistas, donde la movilidad es el elemento definitorio. Una movilidad que muchas veces se convierte en revueltas y redefine el espacio en tanto lugar de protesta, de ira y de expresión pública. La identidad de estos espacios cotidianos, por lo tanto, no es fija e inmutable, sino todo lo contrario: más que una función específica, adquiere significados múltiples y cambiantes de acuerdo a las actividades transitorias que allí se desarrollan con los ritmos de la vida cotidiana[29].

Conceptualmente, Crawford identifica los espacios públicos cotidianos con la idea de "tercer espacio" (*thirdspace*)[30], desarrollada por el geógrafo y urbanista Edward Soja. A partir de esta correspondencia, el texto "Tercer Espacio: extendiendo el alcance de la imaginación geográfica"[31], también adquirió relevancia entre las referencias teóricas que contribuyen al estudio de los CEU. Con el objetivo de expandir el alcance y la sensibilidad crítica de las imaginaciones espaciales y geográficas ya asentadas, el autor propone cuestionar los modos tradicionales de pensar el espacio, el territorio, la ciudad, la región, la localización y el medio. En primer lugar, Soja contextualiza este cuestionamiento en el marco del *giro espacial* experimentado por los estudios críticos en las Humanidades y en las Ciencias Sociales; movimiento al que considera uno de los desarrollos intelectuales más importantes de finales del siglo XX.

Sin embargo, afirma Soja, la imaginación geográfica continúa estando "limitada por un dualismo omnipresente, o una lógica binaria, que ha tendido a polarizar el pensamiento espacial alrededor de oposiciones fundamentales"[32]. A fin de superar las grandes dicotomías[33], el autor retoma la noción de *espace vécu* (espacio vivido) de Henri Lefebvre para fundamentar una manera alternativa de investigación espacial, a

[29] Es a partir de estas redefiniciones de lo público, del espacio y de la identidad que CRAWFORD examinó ciertas actividades que transformaron los espacios cotidianos de Los Ángeles: la venta en garajes convirtió el jardín delantero en un lugar de representación entre la privacidad residencial y la calle pública; al tiempo que vendedores ambulantes se apropiaron de lugares marginales, visibles y accesibles, logrando, en muchos casos, trascender la ilegalidad y modificar la naturaleza del espacio urbano.

[30] Cfr. SOJA, Edward (1996). *Thirdspace*. Malden: Blackwell.

[31] SOJA, Edward (2010). Tercer Espacio: extendiendo el alcance de la imaginación geográfica. En N. Benach y A. Albet, Edward W. Soja. *La perspectiva postmoderna de un geógrafo radical* (pp. 181-209). Barcelona, España: Icaria editorial [1999].

[32] *Íbid.* p. 187.

[33] El autor se refiere a las grandes dicotomías que atravesaron la historia de la filosofía y la teoría social occidental, tales como: sujetc-objeto, abstracto-concreto, agencia-estructura, real-imaginado, local-global, micro-macro, naturaleza-cultura, centro-periferia, hombre-mujer, negro-blanco, burguesía-proletariado, capitalismo-socialismo.

la que denominó "trialéctica de la espacialidad". El "primer espacio" de esta tríada, o *espacio percibido*, corresponde al mundo experimentado desde aquellos fenómenos cartografiables y empíricamente mesurables. Esta espacialidad materializada, afirma el autor, ha sido el enfoque dominante en el análisis geográfico, ya sea en sus vertientes endógenas o exógenas, asociadas a concepciones naturalistas y de base jurídico-política del territorio, respectivamente. Por otra parte, el "segundo espacio", o *espacio concebido*, más subjetivo e imaginado, más preocupado por las imágenes y representaciones de la espacialidad, da cuenta de los mundos desde una perspectiva conceptual y simbólica. Desde cierta "inmaterialidad", desde el idealismo.

Ahora bien, Soja sostiene que los orígenes de una ruptura radical con este dualismo limitante; más en particular, entre los pares materialismo-idealismo, objetividad-subjetividad, primer espacio-segundo espacio, debe rastrearse en los trabajos de diversos autores, como Michel Foucault[34] y Henri Lefebvre[35], quienes defendieron la existencia de un "otro término, [de] una tercera posibilidad destinada a vencer la lógica categóricamente cerrada del 'uno u otro' en favor de una lógica diferente, más flexible y expansiva del 'a la vez y también'"[36]. Por lo tanto, y tal como lo entiende Crawford, el "tercer espacio" no es ni un espacio material ni un espacio de representación, sino un espacio con posibilidades de nuevos significados, activado por medio de la acción y la imaginación social. Finalmente, Soja destaca las exploraciones más creativas del *thirdspace*, las que provienen del campo de los estudios culturales críticos, donde investigadores y activistas lograron convertir a la geografía humana en una disciplina cada vez más transdisciplinar.

La tercera referencia central en la definición de los CEU como objetos de investigación corresponde al texto "The Compact City Fallacy", de Michael Neuman[37]. Este escrito se enmarca entre los estudios vinculados a la planificación urbana, y aborda una de las discusiones disciplinares más frecuentadas en las últimas décadas: el debate ciudad compacta-ciudad difusa, en el marco del paradigma sostenible (o sustentable). Las controversias relacionadas con la idea de ciudad sostenible se generalizaron a partir de los años '90, tras el informe de la Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo publicado en 1987 (conocido como "informe Brundtland", ya que la presidenta de dicha Comisión era la primera ministra noruega Gro Harlem Brundtland), cuyos fundamentos sostenían que el desafío de las sociedades contemporáneas

[34] Cfr. FOUCAULT, Michel (1997). *La arqueología del saber*. México: Siglo Veintiuno Editores.

[35] Cfr. LEFEBVRE, Henri (1991). *The Production of Space*. Oxford: Blackwell [1974].

[36] SOJA, Edward (2010). Tercer Espacio: extendiendo el alcance…*Op.cit.*, p. 192.

[37] Cfr. NEUMAN, Michael (2005). The Compact City Fallacy. *Journal of Planning Education and Research*, (25), 11-26.

estaría centrado en “hacer que el desarrollo sea sostenible, duradero, o sea, asegurar que satisfaga las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer las propias”[38]. Posteriormente, el “Programa 21” expuso una serie de posibles actividades y programas con el objetivo de aproximar los objetivos delineados en aquel informe a los diversos ámbitos locales.

Al mismo tiempo, comenzaron a desarrollarse investigaciones en diversos contextos nacionales y disciplinares, particularmente en la planificación urbana, enfocados en los procesos de difusión urbana y en sus efectos posibles en la calidad de vida y en el medio ambiente en general. Ante la emergencia de un desarrollo sostenible, capaz de poner límites al crecimiento difuso de las ciudades, la discusión en torno a las formas urbanas reapareció en el plano teórico de la planificación y el urbanismo. Esto incentivó el desarrollo de teorías y modelos urbanos cuyas propuestas presentaron nuevos marcos para el rediseño y la reestructuración de los asentamientos humanos, asimilando formas urbanas sostenibles con criterios de compacidad.

Por su parte, Michael Neuman sostiene la necesidad de pensar y actuar sobre la ciudad más allá de la dicotomía reductivista entre “ciudad compacta” y “ciudad difusa”. En efecto, a partir del análisis de evidencias empíricas, el autor interroga acerca de la sustentabilidad del modelo compacto, demostrando la debilidad de relaciones que existen entre supuestos ampliamente defendidos por quienes se inclinan a favor de dicho modelo (equidad social - compacidad; transporte sustentable - compacidad, reducción del uso energético - compacidad; salud - compacidad). En contraposición, Neuman entiende a la ciudad compacta como una paradoja irresuelta: por un lado, para que una ciudad sea sustentable, se necesita que sus funciones y su población estén concentrados (alta densidad). Sin embargo, para que una ciudad sea habitable, esas mismas funciones y esa misma población deben estar dispersas (baja densidad). Resolver esta paradoja no tiene sentido, sostiene Neuman, por lo que el desafío no se encuentra en ofrecer una respuesta al interrogante clásico, sino en cambiar el eje de la pregunta. En definitiva, se trata de llegar a saber, no ya si la ciudad compacta es sustentable, sino si los procesos de construcción de las ciudades y los procesos de habitar, consumir y producir son sustentables.

> Preguntarse si la ciudad compacta, o alguna otra forma de ciudad, es sustentable es como preguntar si el cuerpo es sustentable. La pregunta correcta no es si el cuerpo es sustentable. Más bien, ¿el ser que habita el cuerpo vive de manera sostenible?[39]

[38] Informe de la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo: “Nuestro futuro común”. Asamblea General, Naciones Unidas, 4 de agosto de 1987, p. 23.

[39] NEUMAN, Michael (2005). The Compact City Fallacy…*Op.cit.*, p. 29 (traducción propia).

Neuman sostiene la idea de que la sostenibilidad urbana guarda mucha más relación con los procesos que con las formas; en otras palabras, no se puede pasar por alto el hecho de que la forma de una ciudad es tanto la estructura que configura el proceso como la estructura que emerge de un proceso. Por lo tanto, sugiere el autor, es necesario evitar la obsesión por la forma, identificar "la falacia de la ciudad compacta" en tanto condición necesaria para que una ciudad sea sostenible, y concebir la forma urbana como un resultado procesual de la urbanización. Esto supone una redefinición de las prácticas de planificación urbana hacia una concepción más dinámica, que invierta los enfoques basados en herramientas estáticas y en estrictos criterios de zonificación.

1.2. Movilidad

El segundo concepto clave de esta Tesis gira en torno a la noción contemporánea de **movilidad**, entendida desde un plano teórico donde se superponen transportes, infraestructuras y flujos. Entre los estudios del transporte, en 1993, la revista francesa *L'Espace géographique* publicó un artículo que, de acuerdo con la opinión de algunos críticos y especialistas, hizo historia en el ámbito de dichos estudios. Bajo el título "*Les «effets structurants» du transport: mythe politique, mystification scientifique"* Jean-Marc Offner[40] defendió una tesis que buscó poner en entredicho algunos lugares comunes acerca de la relación entre el transporte y el territorio. El argumento central del escrito, en efecto, consistió en dar cuenta de evidentes deficiencias metodológicas de aquellos estudios que pretendían sostener la automaticidad (o efecto mecánico, repetitivo y previsible) del impacto de las infraestructuras de transporte sobre ciertos tipos de espacios, y en destacar el papel del "mito" de los efectos estructurantes en los discursos políticos y en los procesos de toma de decisiones. En tal sentido, cabe señalar que si bien el modelo analítico basado en relaciones causales venía siendo objeto de revisión ya desde la década del sesenta[41], Offner reveló la continuidad del viejo paradigma, fundamentalmente en el ámbito político, en donde cumplía un rol primordial como un mecanismo eficiente y operativo para la construcción de discursos de legitimación con base "científica". En suma, sostiene Offner, si bien el "efecto estructurante" de las infraestructuras de transporte no cuenta con el aval de los

[40] Cfr. OFFNER, Jean-Marc (1993). Les «effets structurants» du transport: mythe politique, mystification scientifique. *L'Espace géographique, 22* (3), 233-242. El texto ha sido traducido al español y publicado de manera reciente por la autora de esta Tesis: SZUPIANY, Estefanía (2018). Los "efectos estructurantes" del transporte: mito político, mistificación científica. Jean-Marc Offner, 1993 (Traducción). *Revista Transporte y Territorio*, (19), 239-249.

[41] Cfr. MIRALLES-GUASCH, Carme (2002). *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. Barcelona, España: Ariel, pp. 13-26.

hechos, su potencia retórica no deja de ser sumamente redituable en el mundo de la *praxis* política.

En el año 2014, en consonancia con el vigésimo aniversario de la publicación del artículo, *L'Espace géographique* decidió retomar la discusión en torno a los efectos estructurantes del transporte sobre el territorio[42]. Entre los especialistas convocados, Offner introdujo la discusión ofreciendo tres explicaciones posibles acerca del rotundo éxito de su escrito de 1993: un título provocativo, una investigación multidisciplinaria, y un período de fuertes debates sobre proyectos de infraestructura. En este sentido, el autor sostiene que el intercambio entre el mundo académico y la sociedad civil se encargó de acelerar aún más la difusión del texto. Por su parte, Francis Beaucire[43] atribuye la importancia de aquella publicación al hecho de que Offner no sólo se dirigió a la comunidad académica y científica, sino también al mundo de los expertos, de los técnicos, y al de los representantes políticos.

Veinte años más tarde, afirma Offner, "¡el paradigma ha cambiado!". La tendencia dominante en el mundo académico (entre geógrafos, economistas y especialistas del transporte) ya no es la creencia de que cualquier incremento en la infraestructura genera beneficios automáticos. Sin embargo, el viejo paradigma de la "causalidad" aún persiste en los círculos técnicos, políticos y periodísticos, alimentando discursos que legitiman determinadas acciones en el proceso de toma de decisión; en otras palabras, "Los mitos son duros de matar, porque continúan operando tanto como una explicación (demasiado) simple, como un punto de venta (engañoso) para los grandes proyectos"[44]. Parafraseando al autor: dependerá, por lo tanto, de la comunidad académica y científica asumir el rol de ampliar la gama de problemas y soluciones sometidos al debate público, permitiendo de este modo aumentar la maniobrabilidad de los actores políticos. En términos similares a los Neuman, se trata de redireccionar las preguntas a fin de complejizar las posibles respuestas, evitando lecturas simples (o simplificadoras), binarias o dualistas. Atender a los procesos, haciendo a un lado las interpretaciones causal-deterministas.

La relación entre la ciudad, en sus diferentes acepciones, y el transporte, fue retomada por Carme Miralles-Guasch en "Ciudad y Transporte. El binomio imperfecto"[45]. En ese texto, la autora continúa la discusión en torno a la "reducción causal" para argumentar

[42] Cfr. OFFNER, Jean-Marc, BEAUCIRE, Francis, DELAPLACE, Marie, FRÉMONT, Antoine, NINOT, Olivier, BRETAGNOLLE, Anne y PUMAIN, Denise (2014). Les effets structurants des infrastructures de transport. *L'Espace géographique, 43* (1), 51-67.

[43] *Ibíd.*, pp. 54-56.

[44] *Ibíd.*, p. 53 (traducción propia)

[45] Cfr. MIRALLES-GUASCH, Carme (2002). *Ciudad y transporte…Op.cit.*

a favor de una relación indiscutible, compleja y constante entre ambos elementos; una relación de mutua dependencia funcional y estructural cuyo análisis dependerá de una profunda comprensión de las dinámicas territoriales en las que se insertan los medios de transporte. Ante el incremento de la velocidad de desplazamiento y la introducción de nuevos conceptos de espacio y de ciudad, la autora entiende a los transportes urbanos como una construcción social que supera la simple noción de elemento técnico introducido en el espacio público de la ciudad. Se trata, por lo tanto, de una relación recíproca, dialéctica, en la que ambos elementos se entrecruzan e influyen mutuamente. Siguiendo a Offner, Millares-Guasch se inclina a favor del concepto de "congruencia", al que define como "la coherencia entre las dinámicas del sector transporte y las dinámicas territoriales"[46]; apuesta metodológica que permite una mejor comprensión del pasado y una mayor preparación de cara al futuro.

Asimismo, Millares-Guasch entiende la movilidad cotidiana no sólo desde la oferta del transporte, sino también desde su demanda, es decir, desde la necesidad de los ciudadanos de moverse en un espacio concreto y en un tiempo determinado. La suma de estos desplazamientos individuales, afirma la autora, debe ser considerada como el punto de partida de las políticas urbanas de transporte. Por otro lado, sostiene que la implantación de los medios de transporte en la ciudad, sea un nuevo medio o el trazado de alguna vía, "es siempre una elección política que deriva de una ideología y de una escala de valores concreta"[47]. En este sentido, Millares-Guasch señala diversas etapas verificadas en la ciudad europea en relación con la incorporación de nuevos medios de transporte, la reducción de tiempos de desplazamiento y la relación espacio-tiempo: a pie, a caballo y en carruaje; mediante transportes ferroviarios (tren, tranvía y metro); y un retorno al desplazamiento con medios privados: el auge de la automovilidad. Por último, la autora analiza los cambios radicales que ha tenido la movilidad urbana en tres contextos diferentes (las ciudades de Barcelona, París y Milán), examinando los problemas de movilidad y accesibilidad de la población, y las soluciones planteadas en torno a ellos.

En el ámbito nacional, resultan relevantes los aportes del geógrafo Jorge Blanco, quien se ha enfocado en el estudio de la relación autopistas-urbanización[48]. En sus

[46] *Ibíd.*, p. 20.

[47] *Ibíd.*, p. 45.

[48] Cfr. BLANCO, Jorge (2004). De la noción de impacto a la de procesos asociados. Reflexiones a partir de la relación autopistas-urbanización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. *VI Jornadas Nacionales de Sociología*. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires; BLANCO, Jorge (2016). Urbanización y movilidad: contradicciones bajo el modelo automóvil-intensivo. *Revista Transporte y Territoric*, (15), 96-113; BLANCO, Jorge y SAN CRISTÓBAL, Darío (2012). Reestructuración de la red de autopistas y metropolización en Buenos Aires. *Revista Iberoamericana de Urbanismc*, (8), 73-88.

diversos textos, este autor analiza la interacción entre el desarrollo de la red metropolitana de autopistas de Buenos Aires y los procesos de suburbanización desencadenados a partir de la decada de 1990; en particular, aquellos vinculados con la conformación de urbanizaciones cerradas, de nuevas centralidades comerciales, recreativas y de servicios, y de un conjunto de actividades dispersas. Asimismo, Blanco articula este patrón de expansión suburbana, impulsado principalmente por sectores sociales de ingresos altos y medios-altos, con un esquema de movilidad individual al que denomina "automóvil-intensivo". En una palabra, su tesis es la de que existe una relación de reciprocidad entre el modelo de urbanización y los patrones de movilidad, superando la noción de impacto con la que habitualmente son analizados los proyectos de transporte y las infraestructuras. En línea con esta interpretación, Sonia Vidal Koppmann[49] asegura el carácter indudable de la relación autopista-urbanización cerrada, al ponerse en evidencia la coincidencia espacio-temporal entre la consolidación de las autopistas metropolitanas y el auge de los barrios cerrados en el proceso de metropolización de Buenos Aires[50].

Hacia el comienzo del nuevo milenio, el sociólogo británico John Urry publicó un libro titulado *Sociology beyond Societies. Mobilities for the twenty-first century*[51], en donde sostiene un "nuevo paradigma" en los estudios de la movilidad. Este cambio, percibido con anterioridad en algunos enfoques sociológicos, geográficos y antropológicos, concibió a la movilidad como una práctica socio-espacial, superando los análisis reduccionistas que tienden a asimilar transporte y movilidad. En otro texto que este autor escribió junto a Mimi Sheller, *The new mobilities paradigm*[52], ambos sociólogos sostienen que la movilidad desafía hoy en día a las ciencias sociales a replantearse tanto sus objetos como sus metodologías de investigación, problematizando dos conjuntos de teorías existentes. Por un lado, las teorías sedentarias han resultado insuficientes para analizar el impacto que tuvo la automovilidad en la transformación

[49] Cfr. VIDAL-KOPPMANN, Sonia (2007). *Transformaciones socio-territoriales de la región metropolitana de Buencs Aires en la última década del siglo XX. La incidencia de las urbanizaciones privadas en la fragmentación de la periferia* (Tesis doctoral). Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Sede Académica Argentina.

[50] Como se verá con mayor detalle en la primera sección del capítulo 4, se podría añadir aquí una evidencia demográfica. Pues, como queda evidenciado en la comparación entre los Censos Nacionales del 1991 y 2001, la ciudad de Buenos Aires será el único distrito del AMBA en el que se produzca una disminución de la población total. Una tasa anual media negativa que encierra el aumento de la población en las zonas más pobres de la ciudad y un descenso en las más ricas, cuyos habitantes comenzaron a mudarse a los barrios cerrados ubicados en la zona norte de la ciudad. Cfr. RAPOPORT, Mario (2010). *Historia económica, política y social de la Argentina*. Buenos Aires: Emecé Editores, p. 880.

[51] Cfr. URRY, John (2000). *Sociology beyond Societies. Mobilities for the twenty-first century*. London and New York: Routledge.

[52] Cfr. SHELLER, Mimi y URRY, John (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A, 38,* 207-226.

espacio-temporal del habitante moderno urbano y suburbano; por el otro, las teorías nómades han focalizado demasiado en los procesos de desterritorialización y en el fin de los Estados nacionales como contenedores de sociedades. Por su parte, Sheller y Urry afirman que el nuevo paradigma de la movilidad supone un contexto en el que operan, simultáneamente, ambos relatos, reconociendo la existencia de una interacción compleja entre viajar y habitar. Si los estudios tradicionales del transporte distinguen el viaje de las actividades, este *mobility turn* entiende que las actividades pueden ocurrir también en movimiento, al tiempo que la distinción entre lugares y viajantes es también superada si se comprende que los mismos lugares pueden ser creados a partir de las actividades y el movimiento.

Esta nueva perspectiva implica un *giro* hacia objetos de estudio previamente omitidos por los estudios tradicionales del transporte. En el dossier "Historia de la movilidad en América Latina: espacios, artefactos, prácticas y sentido", el sociólogo argentino Dhan Zunino Singh[53] explica cómo estos objetos (tales como las diversas formas de viaje y circulación, las tecnologías e infraestructuras que las hacen posibles, los ritmos, las prácticas y las representaciones) "suelen ser abordados como un ensamble de movimiento, tecnologías, significados, atravesado por relaciones de poder, y como creadores de tiempo-espacios y de modos de experimentarlo"[54]. La recepción de este nuevo paradigma en el ámbito latinoamericano es aún incipiente; no obstante, en los últimos años han surgido diversas investigaciones de historiadores latinoamericanos que comenzaron a problematizar la cuestión del movimiento, vinculándose a enfoques metodológicos que se relacionan más directamente con el *mobility turn*, y con otras aproximaciones vinculadas con la historia cultural y social. Entre los estudios que focalizan en el automóvil y en las infraestructuras, y ya no únicamente en la historia de los ferrocarriles, pueden destacarse, en orden cronológico, los trabajos de Anahí

[53] Cfr. ZUNINO SINGH, Dhan (2015). Historia de la movilidad en América Latina: espacios, artefactos, prácticas y sentido. Dossier. *Frograma Interuniversitario de Historia Política*, (57).

[54] *Ibíd.,* p. 1.

Ballent[55], Rodrigo Booth[56], Brian Freeman[57], Melina Piglia[58], Rosa Ficek[59], Michael Bess[60], y Valeria Gruschetsky[61].

Como se verá más abajo, especial atención se otorga en esta Tesis a dos escritos de la arquitecta-historiadora Anahí Ballent: "Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta" e "Ingeniería y Estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943"[62]. En ambos trabajos, la autora toma como objeto de análisis la obra y la acción de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), en el marco del Ministerio de Obras Públicas de Argentina (MOP), a lo largo de la década de 1930. En esas líneas, Ballent propone un enfoque centrado en las representaciones sociales construídas en torno a la obra pública, precisamente alrededor de la red vial, propuesta que emerge de los estudios culturales urbanos y se posiciona en el plano simbólico de la acción estatal sobre el territorio.

En "Kilómetro Cero…", la autora analiza la trama de actores y de políticas públicas que intervinieron en el proceso social de construcción de representaciones alrededor de la casi "milagrosa" obra llevada a cabo por la DNV, con el ingeniero Justiniano Allende Posse a la cabeza, y examina la dimensión territorial de aquellas representaciones en la articulación entre automóvil, camino y territorio nacional. El anhelo de unidad e integración regional, que se tradujo inicialmente en el trazado de

[55] Cfr. BALLENT, Anahí (2005). Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani", 3* (27), 107-137; BALLENT, Anahí (2008). Ingeniería y Estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos, 15* (3), 827-847.

[56] Cfr. BOOTH, Rodrigo (2009). *Automóviles y Carreteras. Movilidad, modernización y transformación territorial en Chile, 1913-1931* (Tesis doctoral). Facultad de Arquitectura Diseño y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile.

[57] Cfr. FREEMAN, J. Brian (2011, septiembre). *La Carretera Panamericana, el circuito del Caribe y el turismo Norteamericano en México y Cuba, 1898-1961.* Conferencia presentada en la Universidad Nacional Autónoma de México.

[58] Cfr. PIGLIA, Melina (2014). *Autos, rutas y turismo. El Automóvil Club Argentino y el Estado.* Buenos Aires, Argentina: Siglo Veintiuno Editores.

[59] Cfr. FICEK, Rosa (2017, 10 de abril). Driving the Pan American Highway from North to South. *Mobility in History Blog*. Recuperado de https://t2m.org/publications/driving-the-pan-american-highway-from-north-to-south/

[60] Cfr. BESS, Michael (2017). *Routes of compromiso. Building Roads and Shaping the Nation in México, 1917-1952.* Nebraska, Estados Unidos: University of Nebraska Press.

[61] Cfr. GRUSCHETSKY, Valeria (2018). La avenida General Paz. *Infraestructuras de movilidad urbana, expertos y política en Buenos Aires (1887-1941)* (Tesis doctoral). Departamento de Estudios Históricos y Sociales. Universidad Torcuato Di Tella, Buenos Aires, Argentina.

[62] BALLENT, Anahí (2005). Kilómetro cero: la construcción…*Op.cit.*; BALLENT, Anahí (2008). Ingeniería y Estado: la red nacional…*Op.cit.*

las vías ferroviarias desde finales del siglo XIX, recibió un nuevo impulso en la década de 1930 a partir de la introducción del automóvil y del trazado de una nueva trama caminera. No obstante, afirma Ballent: "La red vial, entonces, no fue construida sólo por la técnica y la política, sino que otras miradas de la sociedad operaron en la construcción de los significados que ella va a adquirir en los años treinta"[63]. Finalmente, la autora anima a profundizar en esta perspectiva cultural sobre la acción estatal a través de las obras públicas, particularmente en el significado de la acción de la DNV, en tanto emprendimiento modernizador dentro del aparato estatal.

En su otro texto, "Ingeniería y Estado…", Ballent retoma esta propuesta centrando su análisis en la diversificación de las formas de vinculación entre el Estado y la ingeniería, esta última en tanto campo científico y profesional de la estructura estatal. La autora sostiene que la constitución de la DNV marcó un punto culminante y de inflexión en la injerencia de la ingeniería en la obra pública. En este sentido, destaca que la nueva trama vial ya no será una simple representación de la relación camino-sociedad, "sino representaciones de la obra pública y de la ingeniería proyectadas hacia los campos del Estado, del gobierno y de la política dentro del particular marco constituido por el aparato estatal del período 1930-1943"[64] . En 1943, sostiene Ballent, con el golpe de Estado del Grupo de Oficiales Unidos (GOU), se cerró una etapa institucional signada, desde fines del siglo XIX, por la consolidación de una élite técnica de ingenieros en el marco de la estructura burocrática del MOP.

Por último, en el marco de los estudios culturales de la movilidad en el contexto europeo, se destaca el aporte del historiador Massimo Moraglio[65], quién examinó el origen y la transformación de la Autopista Turín-Savona, ubicada en el norte de Italia[66]. A partir de la segunda posguerra, en un contexto en el que el sistema ferroviario se encontraba dañado y obsoleto, Italia desarrolló una serie de políticas de transporte dirigidas a la modernización del sistema vial. Este ambicioso programa de autopistas, sostiene Moragio, estuvo estrechamente vinculado con el desarrollo industrial de Italia durante los años '50 y '60. Pues, al tiempo que se ampliaba la red nacional de autopistas, el país experimentó un proceso de "motorización" masiva alcanzando índices de automovilidad privada comparables con Alemania y Francia. Sin embargo,

[63] BALLENT, Anahí (2005). Kilómetro cero: la construcción…*Op.cit.,* p. 109.

[64] BALLENT, Anahí (2008). Ingeniería y Estado: la red nacional…*Op.cit.*, p. 831.

[65] Cfr. MORAGLIO, Massimo (2007). Between industry and tourism. The Turin-Savona motorway, 1956-2001. *The Journal of Transport History, 28*(1), 93-110.

[66] La autopista fue construida por la empresa automotriz FIAT, interesada en conectar la ciudad industrial de Turín, donde tenía localizadas sus sedes y fábricas, con el puerto de Savona, emplazado en la costa del Mediterráneo. La particularidad del caso consiste en el fracaso de la autopista en tanto arteria para el tráfico de mercancías, y su florecimiento como ruta turística entre la región de Piamonte y las playas de Liguria.

a pesar de la aprobación de los programas estatales, la red de autopistas se concretó en un sistema fragmentado de intereses locales y nacionales. En este sentido, la tesis defendida por el autor consiste en que cada autopista italiana tiene su propia historia en el marco de la red nacional.

1.3. Corredor urbano, regional y/o territorial

Entre los trabajos de investigación que desarrollan la noción de corredor regional vinculada a procesos lineales de urbanización y nuevas centralidades, el corredor industrial Valladolid-Palencia[67] recibió especial atención en el ámbito académico. En los años ochenta, Fernando Manero Miguel[68] elaboró una hipótesis acerca de la importancia de la creación de un corredor de desarrollo a lo largo del valle de Pisuerga, en la comunidad autónoma española de Castilla y León, reafirmando y desarrollando este supuesto en estudios posteriores[69]. En una palabra, el autor constata en sus textos la creciente relevancia del eje en la estructura de la trama funcional de la región, tanto en la percepción del espacio como en la interpretación objetiva de los procesos de transformación experimentados en el corredor Valladolid-Palencia; al tiempo que resalta su capacidad vertebradora y estructurante en el entramado urbano y en la ordenación del territorio. Algunos años más tarde, como afirman Álvarez Mora, De la Rivas y Paris, aquella simple hipótesis se había convertido en "una realidad territorial consolidada y en cierto modo irrepetible"[70]. Estos autores analizaron el modo en que se ha configurado el corredor, el tipo de policentrismo que lo caracteriza, las relaciones que emergen y las que han desaparecido. A partir de dicho análisis, sostienen que,

[67] De acuerdo a la descripción de Alfonso ÁLVAREZ MORA, Juan Luis DE LAS RIVAS y Mario PARIS, el corredor Valladolid-Palencia se extiende a lo largo de 45 km. de autovía, 30 km. en línea recta, sobre el eje de la internacional E-80. Su creciente complejidad y dinámica está definida por la polaridad que ejercen ambas capitales provinciales y por un archipiélago de municipios que comparten la accesibilidad y las oportunidades ofrecidas en el corredor. La singularidad del caso está dada por el trazado paralelo de tres sistemas de transporte: el Canal de Castilla, el corredor ferroviario de ancho ibérico y la autovía; sin embargo, explican los autores, la competencia destructora entre las distintas infraestructuras da cuenta de una historia urbana de sustituciones más que de complementariedades. Cfr. ÁLVAREZ MORA, Alfonso; DE LAS RIVAS, Juan Luis y PARIS, Mario (2013). El corredor industrial Valladolid-Palencia. Conurbación emergente entre dos polos urbanos consolidados. *Ciudad y territorio: Estudios territoriales,* (176), 363-378.

[68] Cfr. MANERO MIGUEL, Fernando (1989). Le couloir Valladolid-Palencia: un axe d'activités concurrentes en Vieille Castille. En: F. Fourneau y M. Valenzuela (Coords), *Géographie d'une Espagne en mutation* (pp.199-220). Madrid, España: Casa de Velázquez.

[69] Cfr. MANERO MIGUEL, Fernando (1996). Centralidad urbana y difusión lineal del crecimiento. En L. López Trigal. (Dr.), *Ciudad y Alfoz. Jornadas de estudio y debate urbanos* (pp. 89-106). León, España: Universidad de León.

[70] Cfr. ÁLVAREZ MORA, Alfonso; DE LAS RIVAS, Juan Luis y PARIS, Mario (2013). El corredor industrial…*Op.cit.*

en tanto espacio de infraestructuras, el corredor es una realidad autónoma, independiente de la red estatal de transporte centralizada, con personalidad territorial propia y potencialidad evidente.

En el ámbito nacional, la operacionalización del concepto de corredor fue abordada desde una perspectiva socioterritorial para el estudio del eje Mar del Plata-Tandil. En el marco de un proyecto interdisciplinario de escala regional[71], Claudia Mikkelsen, Marisa Sagua y Lourdes Lima[72] introducen la noción de corredor en tanto construcción de base territorial que trasciende la aparente linealidad de sus expresiones. A partir de indagaciones conceptuales y empíricas, definen su objeto de estudio como una trama relacional de localizaciones areales, puntuales y lineales, donde el eje central de la autovía constituye un componente protagónico entre diversos componentes físicos, naturales y socioterritoriales. El objetivo de esta operacionalización propone anticipar aproximaciones dirigidas hacia el abordaje de problemáticas específicas e iniciativas integradas, y comprender los procesos históricos que conforman el corredor; en definitiva, afirman las autoras, "en pos de aportar elementos con base científica para la construcción de políticas articuladas que abran espacios de discusión en el marco de la sustentabilidad del territorio"[73].

En el contexto local, vinculado al caso de estudio aquí propuesto, Adriana Collado[74] denomina "Corredor de la Costa" al eje de la RP1 que se extiende a lo largo de 150 kilómentros entre las localidades de La Guardia y San Javier. Este corredor, entendido por la autora como una verdadera columna vertebral del territorio de la provincia de Santa Fe, "materializa un itinerario de significación sobre el que pueden relatarse más de cuatro siglos de historia territorial"[75]. La hipótesis del trabajo compilado por Collado, a la que convergen los distintos capítulos, considera que las localidades comprendidas en dicho corredor, si bien poseen un alto potencial de desarrollo, carecen de estrategias definidas de modo conjunto. Lo que les posibilitaría, afirman los autores,

[71] Se trata del proyecto "El Corredor Mar del Plata Tandil, como laboratorio de Gestión Ambiental" desarrollado por un equipo interdisciplinario de investigadores de la Universidad Nacional de Mar del Plata durante los años 2011 y 2012.

[72] Cfr. MIKKELSEN, Claudia.; SAGUA, Marisa; LIMA, Lourdes (2014). El concepto de corredor como aporte a la comprensión del territorio. *Geografia em Questão, 7* (1), 203-222. El Corredor Mar del Plata Tandil se extiende a lo largo de 170 kilómetros sobre la autovía/ruta 226, en la región sudeste de la provincia de Buenos Aires. Su estructura y funcionalidad está definida por diversos flujos de intercambio (de tipo productivo, social, cultural, institucional, financiero) entre las ciudades de Mar del Plata, Balcarce y Tandil, y un conjunto de localidades menores.

[73] *Ibíd.*, p. 219.

[74] Cfr. COLLADO, Adriana (Comp.) (2012). *El Corredor de la Costa. Conformación del paisaje y reconocimiento de sus recursos culturales*. Santa Fe, Argentina: Ediciones UNL.

[75] *Ibíd.*, p. 7.

un mayor aprovechamiento de las oportunidades y recursos allí disponibles. Ante esta debilidad, proponen los conceptos de "paisaje cultural" y "red de localidades" para ensayar el abordaje de aquellos elementos arquitectónicos, urbanos y paisajísticos relevantes en el corredor por su alto valor histórico, estético o ambiental.

En el marco de los estudios enfocados en la transformación reciente de regiones urbanas europeas, Lorena Vecslir[76] distingue la emergencia de nuevos patrones de localizacion de actividades a partir del desarrollo de la movilidad y las infraestructuras arteriales de transporte. Sugiere, asimismo, la idea de "polarización" del crecimiento hacia las carreteras y autopistas, en un proceso donde diferentes piezas urbanas se convierten, progresivamente, en espacios de nueva centralidad. Lejos de responder a procesos espontáneos de crecimiento, Vecslir entiende estas nuevas lógicas en función de procesos autorganizativos, regidos por leyes del mercado, antes que por mecanismos urbanísticos de ordenación. Con el objetivo de describir estas racionalidades implícitas, la autora desarrolla un análisis fenomenológico de las nuevas centralidades en la Región Metropolitana de Barcelona. Para ello, examina la conformación del "espesor"[77] de la carretera e identifica tres tipologias representativas: la carretera productiva, la carretera mercado y la ciudad carretera.

Por otra parte, entre los enfoques de escala urbana que se aproximan a la noción de corredor, el geógrafo Álvaro Domingues[78] desarrolló el concepto de *a Rua da Estrada* (la Calle de la Carretera), en tanto espacio de reflexión sobre lo que cambia sin perjuicios y sobre el modo de observar o regular ese cambio. Tras el quiebre de dicotomías clásicas como ciudad-campo ó urbano-rural, el autor sostiene que, en el territorio de la urbanización extendida, emergen distintos "paisajes transgénicos" que reprocesan genealogías distintas y combinaciones inesperadas. Entre ellas, la Calle de la Carretera surge como uno de los elementos más legibles o, según manifiesta Domingues, como "el rizoma que organiza la mayor parte de la urbanización extensiva de Portugal"[79]. La plasticidad de estas piezas urbanas es posible a partir de la democratización de la automovilidad y su intensidad, es decir, de la creciente

[76] Cfr. VECSLIR PERI, Lorena (2005). *Paisajes de la nueva centralidad. Infraestructuras arteriales y polarización del crecimiento en la Región Metropolitana de Barcelona* (Tesis doctoral). Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona, España.

[77] El mismo año que Fernando MANERO MIGUEL expuso su hipótesis del corredor Valladolid-Palencia, el urbanista Bernardo SECCHI publicaba su reconocido artículo *Lo spessore della strada*, 1989. Lorena VECSLIR retoma el concepto de "espesor" para explicar la integración entre el trazado viario, el crecimiento y el contexto físico.

[78] Cfr. DOMINGUES, Álvaro (2010). *A Rua da Estrada. O problema é fazê-los parar*. Oporto, Portugal: Dafne Editora; DOMINGUES, Álvaro (2014). La Calle de la Carretera. El exotismo en el viejo Portugal. En A. Martín Ramos. (Ed.), *La calle moderna en 30 autores contemporáneos y un pionero* (pp. 261-270). Barcelona, España: Universitat Politecnica de Catalunya.

[79] DOMINGUES, Álvaro (2014). La Calle de la Carretera. El exotismo en…*Op.cit.*, p. 261.

centralidad de las tecnologías, de las infraestructuras y de los sistemas de transporte y movilidad.

1.4. Marco teórico y proposiciones iniciales

De la selección y el análisis de los antecedentes que concurren en la relación entre la traza y la mancha (en otras palabras, entre las infraestructuras viales y los procesos de expansión urbana), y de su sistematización en función de los conceptos clave que han orientado la indagación (espacio, movilidad y corredor), se derivan las siguientes proposiciones teóricas iniciales:

Los CEU como unidades espaciales de un continuum urbano-rural

Los enfoques de clasificaciones dualistas, del tipo: urbano-rural, público-privado, primer espacio (percibido)-segundo espacio (concebido), ciudad compacta-ciudad difusa, devienen en categorías un tanto obsoletas para el estudio de los CEU. Por el contrario, de acuerdo a los antecedentes arriba esbozados, los corredores han sido interpretados como una realidad autónoma e independiente de la red estatal de transporte centralizada, con personalidad territorial propia y potencialidad evidente[80]; en tanto construcción de base territorial que trasciende la aparente linealidad de sus expresiones[81]; como una "red de localidades"[82]; como espacios de nueva centralidad en el "espesor de la carretera"[83]; como una "Calle de la Carretera" que se convierte en un espacio de reflexión sobre lo que cambia, como un rizoma que organiza la urbanización extensiva[84]. Más allá de los diversos contextos geográficos y de los distintos enfoques disciplinares, estas definiciones confirman la emergencia de abordajes renovados en el modo de entender el crecimiento de las ciudades. Los objetos de estudio de estas investigaciones (los corredores urbanos, los corredores regionales y/o territoriales, entre otras acepciones) no son sino interpretados a la luz de procesos de ocupación que derivaron en una suerte de *continuum* espaciales, es

[80] ÁLVAREZ MORA, Alfonso; DE LAS RIVAS, Juan Luis y PARIS, Mario (2013). El corredor industrial Valladolid-Palencia…*Op.cit.*

[81] MIKKELSEN, Claudia.; SAGUA, Marisa; LIMA, Lourdes (2014). El concepto de corredor como aporte…*Op.cit.*

[82] COLLADO, Adriana (Comp.) (2012). *El Corredor de la Costa…Op.cit.*

[83] VECSLIR PERI, Lorena (2005). *Paisajes de la nueva centralidad…Op.cit.*

[84] DOMINGUES, Álvaro (2014). La Calle de la Carretera. El exotismo en…*Op.cit.*

decir, en espacios que ya no son ni estrictamente rurales ni estrictamente urbanos, en tanto que ya no pertenecen al campo pero tampoco a la ciudad.

Con el propósito de superar aproximaciones dicotómicas y taxonomías excluyentes, el espacio urbano de los corredores puede entenderse en tanto "espacio público cotidiano", en donde la movilidad es el elemento definitorio[85]; como la superposición de los espacios percibidos, concebidos y vividos, es decir, ya no sólo como un espacio material y de representación, sino también como un espacio con posibilidades de nuevos significados activados por medio de la acción y la imaginación social[86]; como un resultado procesual de la urbanización y no como una forma acabada, estrictamente compacta o difusa[87]. En este marco alternativo, puede afirmarse que los CEU emergen como unidades espaciales de un *continuum* rural-urbano, en tanto objetos de estudio para la investigación histórica y prospectiva en el amplio campo de los estudios urbanos, desde la historia y geografía urbana, hasta el urbanismo y la planificación urbana y territorial.

Los CEU como entramado de movilidades diversas

Si la proposición anterior presentó un modo de abordaje alternativo a los enfoques dicotómicos, dualistas o binarios, esta segunda proposición teórica apuesta a la superación de perspectivas reduccionistas, basadas en esquemas de causalidad-determinista. Siguiendo este paradigma, cuyo mito no termina de morir, los CEU no serían más que formas urbanas resultantes de la extensión de infraestructuras de transporte, o bien, un resultado de los "efectos estructurantes del transporte"[88]. Por el contrario, los CEU intentan ser concebidos en estas páginas más allá de una lógica determinista entre causa y efecto, en el marco de relaciones a las que podría definirse como "dialécticas-asociativas". En una palabra, se trata de relaciones de mutua dependencia funcional y estructural entre la traza y la mancha, cuyo análisis dependerá de una profunda comprensión de las dinámicas territoriales en las que se insertan los medios de transporte[89].

[85] CRAWFORD, Margaret (2014). Difuminando los límites… *Op.cit.*

[86] SOJA, Edward (2010). Tercer Espacio: extendiendo el alcance…*Op.cit.*

[87] NEUMAN, Michael (2005). The Compact City Fallacy…*Op.cit.*

[88] OFFNER, Jean-Marc (1993). Les «effets structurants» du transport…*Op.cit.*

[89] MIRALLES-GUASCH, Carme (2002). *Ciudad y transporte…Op.cit.*

Esta interacción compleja y dialéctica entre los elementos constitutivos de los CEU, entre la traza y la mancha, implica un giro teórico-metodológico que supone un desplazamiento de la mirada desde los estudios tradicionales del transporte hacia los estudios de la movilidad. Este giro, denominado *mobility turn*[90], alienta a entender a la movilidad como una práctica socio-espacial donde los objetos de estudio son abordados como un ensamble de movimiento, tecnologías y significados[91]. Por lo tanto, con el objetivo de examinar los procesos que dieron lugar a la conformación de los CEU del GSF, se asume aquí una aproximación historiográfica asociada a este nuevo paradigma de la movilidad, así como también a estudios vinculados con la historia cultural y social. Al respecto, resulta oportuno volver a recordar la tesis de Edward Soja[92] en referencia a las exploraciones más creativas del "tercer espacio", es decir, aquellas provenientes del campo de los estudios culturales. Este posicionamiento supone analizar los CEU no sólo desde su conformación técnica y política, sino también desde otras miradas de la sociedad que operaron en la construcción de sus significados[93]. Asimismo, permite comprenderlos como entramados de materialidades y movilidades, donde el atravesamiento de lugares aparentemente singulares se convierte en una interacción compleja.

Los CEU como escenarios de la interacción técnica, Estado y espacio urbano

Definido el posicionamiento teórico y epistemológico respecto del objeto de estudio (como unidades espaciales de un *continuum* rural-urbano y como entramados de movilidades diversas), la tercera proposición teórica reivindica a los CEU en tanto escenarios de interacción entre la técnica (infraestructura vial), el Estado (a través de la planificación urbana y las políticas de desarrollo vial) y el espacio urbano. En tal sentido, siguiendo la perspectiva desarrollada por Anahí Ballent, se trata de analizar los CEU no sólo desde la técnica y la política, sino incorporando la dimensión cultural a través de las representaciones urbanas construídas en torno al espacio urbano emergente de la relación entre la traza y la mancha. Representaciones de la movilidad que varían de acuerdo al modo en el que las infraestructuras viales se insertan, transforman e interactúan en el espacio de las expansiones urbanas.

[90] URRY, John (2000). *Sociology beyond Societies…Op.cit.*

[91] ZUNINO SINGH, Dhan (2015). Historia de la movilidad en América Latina…*Op.cit.*

[92] SOJA, Edward (2010). Tercer Espacio: extendiendo el alcance…*Op.cit.*

[93] BALLENT, Anahí (2005). Kilómetro cero: la construcción…*Op.cit.*

2. Expansión, fragmentación y modelos urbanos

Entre las tendencias que estructuran los territorios urbanos contemporáneos, dos lógicas prevalecen en su organización socio-espacial: la expansión y la fragmentación urbana; las cuales comenzaron a adquirir una mayor importancia, respectivamente, luego de la disolución de la ciudad compacta tradicional y del debilitamiento de sus mecanismos de integración. Dos lógicas de cuya interacción emergieron, en los últimos cuarenta años, diversas variantes de ciudad fragmentada, con problemáticas que requieren ser examinadas a la luz de contextos diferenciales. En términos generales, el fenómeno de la expansión urbana podría definirse como un entramado de procesos de crecimiento y extensión de servicios y funciones urbanas sobre territorios rurales y/o vacantes, situados de manera continua o discontinua respecto de una ciudad central. Desde sus primeras manifestaciones en los procesos de suburbanización norteamericanos, las discusiones en torno a este fenómeno no tardaron en divisar el surgimiento de una nueva modalidad en la construcción de las ciudades, una lógica basada en la extensión de fragmentos urbanos[94].

Ahora bien, al tiempo que se generalizaron en tanto fenómenos globales, el estudio de sus manifestaciones locales en contextos espacio-temporales específicos dio lugar a una variedad de neologismos que adquirieron relevancia teórica en el campo de los estudios urbanos. No obstante, el uso acrítico y generalizado de ciertos conceptos derivó en la proliferación de indagaciones empíricas carentes, en muchos casos, de fundamentos teóricos situados. Lejos de pretender desarrollar una exposición exhaustiva de la variedad terminológica construida en torno al par concentración-dispersión, o de ensayar una explicación detallada del carácter polisémico de la idea de fragmentación, se propone ofrecer aquí una reconstrucción teórica de ambos fenómenos en función de sus contextos dominantes de manifestación. Se trata, en definitiva, de precisar los fundamentos teóricos de las conceptualizaciones y de la terminología imperante en el campo de los estudios urbanos en torno a las tendencias de expansión y fragmentación. Para alcanzar dicho fin, resulta conveniente establecer una distinción entre los modelos de ciudad desarrollados en el marco del debate

[94] Daniel KOZAK examinó los conceptos existentes asociados con la fragmentación urbana, circunscribiéndolos a los dos marcos teóricos más influyentes de los estudios urbanos en las últimas décadas: la posmodernidad y la globalización, donde el significado y la connotación de la fragmentación varía de manera notable. Luego de recibir una valoración positiva en el discurso posmodernista de la década de 1980, asociada con el fin de las grandes narrativas, el concepto fue redefinido en el marco de la globalización hacia la década de 1990. En este nuevo contexto, afirma KOZAK, el tono de la crítica mutó hacia una visión menos optimista centrada en la fragmentación socio-espacial. KOZAK, Daniel (2008). Assessing Urban Fragmentation: The emergence of new typologies in central Buenos Aires. En M. Jenks, D. Kozak, & P. Takkanon (Edits.), *World Cities and Urban Form. Fragmented, polycentric, sustainable?* (pp. 239-258). Routledge.

urbano norteamericano, europeo y latinoamericano, a fin de comprender las distintas connotaciones que asume el modelo contemporáneo de ciudad fragmentada.

Para ello, esta sección se organiza en tres apartados. En primer lugar, se reflexiona de modo sucinto acerca de la utilización de modelos en el marco de los estudios urbanos, y sobre su importancia para el caso latinoamericano. En segundo lugar, se intenta dar cuenta de la amplitud teórica y crítica existente en la literatura urbana norteamericana y europea; la que, desde sus primeras manifestaciones a medianos del siglo XX, ha sido construida en torno a dos pares conceptuales: el de concentración-dispersión y el de fragmentación-integración. Finalmente, se desarrolla el modelo de ciudad latinoamericana y su deriva en ciudad fragmentada, analizando su naturaleza intrínseca en tanto fenómeno cultural. Luego de todo ello, se ensayan algunas consideraciones finales en torno a la pertinencia de construir reflexiones situadas para el caso latinoamericano.

2.1. La construcción de modelos en el ámbito de los estudios urbanos: consideraciones previas

La utilización de modelos en los estudios urbanos-espaciales acompañó gran parte de las discusiones teóricas desarrolladas a lo largo del siglo XX. Michael Janoschka[95] reflexiona en torno a su aplicación desde un punto de vista geográfico, e identifica tres connotaciones básicas: los modelos definidos a partir de una "utopía constructiva" (por ejemplo, la 'ciudad moderna' y la 'ciudad jardín') **(Figura 1.1),** los modelos derivados de "lógicas deductivas" (tal es el caso de las teorizaciones realizadas por Christaller o Thünen) **(Figura 1.2)**, y los modelos que resultan de la reducción de realidades similares con características en común (grupo en el que se incluyen los modelos estructurales de ciudad). Estos últimos modelos, sostiene el autor, han sido elaborados por distintas disciplinas, aunque los más difundidos corresponden a la serie desarrollada en la Escuela de Ecología Social de Chicago con el objetivo de abstraer la estructuración de la metrópolis norteamericana durante los años de entreguerras **(Figura 1.3)**. A partir de la posguerra, y desde la perspectiva de la ecología cultural, surgieron investigaciones urbanas comparativas enfocadas en distintos continentes. Parafraseando a Janoschka, la ciudad latinoamericana, en tanto modelo genético-cultural que refleja una realidad urbana específica e irreductible, emerge de esta tercera connotación **(Figura 1.4)**.

[95] Cfr. JANOSCHKA, Michael (2005). El modelo de ciudad latinoamericana. Privatización y fragmentación del espacio urbano de Buenos Aires: el caso Nordelta. En M. Welch Guerra (Ed.), *Buenos Aires a la deriva. Transformaciones urbanas recientes (pp. 96-131). Buenos Aires: Biblos.*

Entre los modelos estructurales de ciudad, se inserta la discusión en torno a los modelos norteamericanos y europeos, cuyo debate resulta enriquecedor para una definición más adecuada del modelo latinoamericano, en donde se centra aquí el mayor interés. En efecto, frente a la elaboración de modelos, en tanto meta del conocimiento científico propio de la modernidad, Axel Borsdorf[96] afirma su vigencia metodológica en tiempos posmodernos, y defiende la posibilidad de adaptarlos a las especificidades propias de la ciudad latinoamericana.

Por su parte, Marie-France Prévôt Schapira[97] afirma que la noción de fragmentación surgió en la literatura urbana a fines de los años ochenta, asociando componentes espaciales con dimensiones sociales y políticas. En este sentido, procesos como el de la "desconexión física" y las "discontinuidades morfológicas" comenzaron a ser interpretados en el marco de "repliegues comunitarios" y "lógicas exclusivas", como así también a partir de la "dispersión de actores y autonomización de dispositivos de gestión y regulación urbana". En tanto respuesta posible o hipotética, esta afirmación sobreviene al interrogante -planteado por la autora- en referencia al hecho de poder identificar el surgimiento de la ciudad fragmentada como un modelo urbano que, más disperso y menos jerárquico, tienda a sustituir al modelo de ciudad orgánica. Un modelo de ciudad que, lejos de convertirse en una abstracción universalizable, se construye a partir de indagaciones empíricas locales.

2.2. *Del sprawl al "archipiélago urbano": un recorrido hacia el modelo de ciudad fragmentada en los contextos europeo y norteamericano*

Las primeras referencias vinculadas al fenómeno de la expansión urbana pueden rastrearse en los estudios surgidos en torno al proceso de suburbanización norteamericana. Hacia la segunda mitad el siglo XX, la proliferación de suburbios modificó el patrón residencial de los Estados Unidos, convirtiéndose en un rasgo característico de la cultura de aquel país, muy en sintonía con uno de los ideales del *American Dream*: el deseo de la casa propia forjado desde la aprobación de la

[96] Cfr. BORSDORF, Axel (2003). Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. *EURE, XXIX*(86), 37-49.

[97] Cfr. PRÉVÔT SCHAPIRA, Marie-France (2001). Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades. *Perfiles Latinoamericanos, 9*(19), 33-56, pp. 34-35.

Homestead Act en 1862[98]. Retomando a Robert Fishman[99], es posible afirmar que el periodo posterior a 1945 podría presentarse como un período de transformación: como la Época de los Grandes Suburbios, en contraposición a la Época de las Grandes Ciudades, acontecida en el siglo XIX. Un período de transformación que, como se verá a continuación, marcó el quiebre definitivo con el modelo clásico de forma urbana construido en torno a la ciudad capitalista industrial. Pues, si bien el fenómeno fue advertido de manera incipiente durante las primeras décadas del siglo XX, la polémica en torno al problema suburbano se desató recién en los años '50. En ese marco, comenzó a destacarse en la literatura urbana la noción anglosajona de *sprawl*, vinculada, inicialmente, al impacto medioambiental del crecimiento de baja densidad.

Al tiempo que los urbanistas expresaban su descontento y alertaban contra el derroche de suelo y el coste energético que implicaba la vivienda suburbana con jardín, se intensificó la crítica sociológica en torno a la fragmentación socio-espacial del crecimiento hacia la periferia. Tras la elaboración de su crítica al estilo de vida suburbano, William Whyte[100] presentó, en su ensayo titulado *Urban Sprawl* (1958), una nueva crítica al desarrollo descontrolado en los márgenes de las áreas metropolitanas, alertando acerca de la decadencia de las grandes ciudades ante la enorme extensión de sus límites y criticando las pérdidas que esta expansión sin sentido provocaba en los cultivos y en los servicios rurales. Por su parte, David Riesman[101] advirtió sobre la pérdida de la diversidad cultural en el desarrollo extensivo de baja densidad.

En la década de 1960, las críticas a los procesos de suburbanización de posguerra se intensificaron, y entre las publicaciones que surgieron de aquel malestar se destacó la obra de Jane Jacobs[102]. Presentada como un ataque a los principios y fines del urbanismo moderno y la reconstrucción urbana, Jacobs desarrolló su crítica sobre el funcionamiento de las ciudades en la experiencia cotidiana y en la vida real. Si bien su análisis se centró en grandes ciudades y sus interiores (principalmente en Nueva

[98] Cfr. CULLEM, Jim (2003). *The American Dream. A short history of an idea that shaped a Nation*. New York: Oxford University Press.

[99] Cfr. FISHMAN, Robert (1987). *Bourgeois Utopias: The Rise And Fall Of Suburbia*. New York: Basic Books.

[100] Cfr. WHYTE, William (1993). Urban Sprawl. En W. Whyte (Ed.), *The Exploding Metropolis* (pp. 133-156). Berkeley, Los Angeles, London: University of California Press [1958].

[101] Cfr. RIESMAN, David (1958). The Suburban Sadness. En W. Dobriner (Ed.), *The Suburban Community* (pp. 375-408). New York: Putman.

[102] Cfr. JACOBS, Jane (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.

York, Pittsburgh, Filadelfia, Baltimore, Boston, Chicago), la autora se mostró en desacuerdo con las ideas más influyentes del urbanismo moderno que, años más tarde, encarnaron superficialmente en el ideal suburbano; es decir, en la segregación funcional, en la dispersión, en la construcción de fragmentos monofuncionales, en la desaparición de la complejidad urbana y en la mixticidad social[103].

En contraste con la crítica sociológica enfocada en la escala urbana y humana, el fenómeno suburbano fue también observado y analizado en su escala territorial. La magnitud que alcanzó la suburbanización promovió la revisión de los viejos conceptos elaborados en el marco de los estudios regionales, basados en descripciones estadísticas y en clasificaciones funcionales. En este contexto de redefinición, el término *Megalópolis* fue introducido por Jean Gottmann[104] con el objetivo de examinar la particularidad del proceso de urbanización experimentado en la Costa Noreste de los Estados Unidos. A lo largo del eje que unifica Boston y Washington D.C., la aceleración de procesos expansivos derivó en un sistema casi continuo de zonas urbanas y suburbanas, conformando el cordón industrial más grande de los Estados Unidos y el mayor centro financiero y político del mundo de aquel entonces. Ante las voces más críticas, que consideraban el crecimiento como una amenaza al progreso y bienestar general, Gottmann sostuvo una visión optimista en relación al desarrollo de la *Megalópolis*, en tanto origen de un nuevo orden en la organización del espacio habitado desde donde abordar los desafíos geopolíticos de la época.

Hacia la década de 1970, el fenómeno de la suburbanización comenzó a ser percibido más allá de su condición periférica inicial, vinculada durante casi dos décadas a la noción de *urban sprawl*. En ese contexto, Brian Berry[105] introdujo el concepto de *counterurbanization,* para hacer referencia a ese proceso de desconcentración que experimentaban las grandes ciudades norteamericanas hacia centros urbanos de menor densidad. Desde su perspectiva geográfica, afirmó que la "contra-urbanización" reemplazó a la urbanización en tanto proceso dominante de los nuevos patrones de crecimiento más allá de los anillos suburbanos, poniendo de manifiesto que los cambios demográficos eran tan novedosos y profundos que representaban una fuerte ruptura con los procesos urbanos que les había precedido. Por su parte, Robert Fishman[106] sugirió dos neologismos para caracterizar las nuevas realidades: el de

[103] Cfr. MUXÍ MARTINEZ, Zaida y GUTIERREZ VALDIVIA, Blanca (2011). Presentación: Apuntes sobre Jane Jacobs. En J. Jacobs, *Muerte y Vida de las grandes ciudades* (pp. 7-13). Navarra: Capitán Swing.

[104] Cfr. GOTTMANN, Jean (1961). *Megalopolis. The Urbanized Northeastern Seabord of the United States*. New York: The Twentieth Century Fund.

[105] Cfr. BERRY, Brian (1976). The counterurbanization process: Urban America since 1970. En B. Berry (Ed.), *Urbanization and Counterurbanization* (pp. 17-30). Beverly Hills: Sage.

technoburb y el de *techno-city*. Así, mientras el "tecnoburbio" hacía referencia a una zona periférica surgida como una unidad socioeconómica viable, la "tecnociudad" refería a la región metropolitana que había sido transformada por el surgimiento del "tecnoburbio". El suburbio, por lo tanto, comenzó a desprenderse de la metrópolis en expansión y a independizarse del núcleo urbano principal, disminuyendo la relativa dependencia que mantenía con la ciudad central desde los orígenes del suburbio londinense, allá por el siglo XVIII.

Al mismo tiempo que la literatura urbana anglosajona experimentaba estas rupturas y reconfiguraciones en su intento por ofrecer una reinterpretación del fenómeno urbano y suburbano, la teoría urbana europea se sumó al esfuerzo de reconceptualizar las nuevas realidades metropolitanas. Entre las primeras redefiniciones, los franceses Gérard Bauer y Jean-Michel Roux[107] popularizaron el concepto de *rurbanisation* para designar aquellas áreas externas a la ciudad central donde cohabitaban viviendas unifamiliares y zonas agrícolas y forestales. A diferencia del *sprawl* norteamericano, los autores descartaron el declive de las ciudades a partir de los procesos de desconcentración rururbanos, ponderando los nuevos procesos ante la eventual congestión de los centros urbanos y la destrucción de su valor patrimonial.

Entre los trabajos que buscaron develar las causas de lo que estaba ocurriendo, la obra de Manuel Castells[108] se convirtió en una referencia indiscutida. El libro publicado en 1995 es una investigación sobre el surgimiento de una forma social y espacial, a la que denominó "ciudad informacional", en tanto resultado del nuevo proceso urbano-regional generado por la interacción entre tecnología, sociedad y espacio. Superando las visiones simplistas que abogaban por un determinismo tecnológico, Castells sostiene que las nuevas tecnologías de la información, así como los procesos urbanos y regionales, deben analizarse en un contexto más amplio de transformación histórica dentro del cual estas tecnologías surgen y se desarrollan. En este sentido, afirma el autor, las tecnologías de la información promovieron una revolución tecnológica que modificó la base material de la sociedad a un ritmo cada vez más acelerado. Entre los cambios suscitados, Castells detectó una división entre el instrumentalismo abstracto y universal, esto es, entre las redes globales de intercambio y las identidades particulares de raíces históricas; escisión que tensiona las pautas de comunicación social hasta romperlas y eliminarlas. Este proceso, sostiene Castells, deriva en la

[106] Cfr. FISHMAN, Robert (1987). *Bourgeois Utopias…Op.cit.*

[107] Cfr. BAUER, Gérard, y ROUX, Jean-Michel (1976). *La rurbanisation, ou la ville éparpillé.* París: Ed. du Seuil.

[108] Cfr. CASTELLS, Manuel (1995). *La ciudad informacional. Tecnologías de la información, estructuración económica y el proceso urbanc-regional.* Madrid: Alianza Editorial [1989].

extensión de la fragmentación social, ya que los grupos y los individuos comienzan a desconocerse unos de otros, concibiéndose mutuamente como extraños; o, peor aún, como una amenaza.

Por su parte, Joel Garreau[109] popularizó el concepto de *Edge City* tras explorar los cambios de vida experimentados en diferentes ciudades periféricas de los Estados Unidos. En un abrir y cerrar de ojos, sostiene el autor, los estadounidenses decidieron cambiar casi todas sus rutinas de trabajo, de esparcimiento y de vida, creando nuevos centros urbanos donde treinta años antes sólo existían suburbios residenciales o, simplemente, cultivos de maíz. Incluso, revela Garreau, más que un lugar físico, la *Edge City* es una ubicación psicológica, un estado de ánimo. En suma, las *Edges Cities* representan la tercera ola de la vida norteamericana empujando hacia nuevas fronteras, luego de la primera ola de suburbanización experimentada en el período posterior a la Segunda Guerra Mundial y una segunda ola, entre los años '60 y '70, caracterizada por el cansancio y el malestar que generaba el movimiento pendular diario desde los suburbios hasta la ciudad central. Hacia los años '90, dos terceras partes de los espacios destinados a oficinas se encontraban en las *Edges Cities*, disminuyendo en gran medida aquel movimiento cotidiano.

Avanzada la década de 1980, entre los discursos construidos en torno a las implicancias urbanas de la globalización y la reestructuración económica postfordista, se popularizó la idea de "ciudad dual", como una metáfora de la creciente polarización de la sociedad entre ricos y pobres. Al respecto, Peter Marcuse[110] sostiene que esta definición refleja sólo los resultados más visibles del fenómeno, pero no sus causas, omitiendo las relaciones reales de poder y beneficios en la ciudad. En su reemplazo, Marcuse sugirió el concepto de *quartered city* con el objetivo de visibilizar las múltiples divisiones existentes en la compleja sociedad contemporánea: relaciones de producción, consumo, ingresos, raza, etnia o color, género, composición del hogar, edad y tenencia de la vivienda. La superación de dualismos en la interpretación urbana fue también desarrollada por Manuel Castells y John Mollenkopf[111], quienes buscaron ir más allá de la concepción popular que simplifica a la ciudad dividida entre ricos y pobres, entre negros y blancos. Por el contrario, Castells y Mollenkopf redirigieron el interrogante en función de cómo se interrelacionan y conectan las divisiones sociales con las transformaciones económicas; interacciones que derivan en nuevos patrones

[109] Cfr. GARREAU, Joel (1991). *Edge City. Life on the New Frontier.* New York: Anchor Books.

[110] Cfr. MARCUSE, Peter (1989). Dual City: a muddy metaphor for a quartered city. *International Journal of Urban and Regional Research, 13*(4), 697-708.

[111] Cfr. CASTELLS, Manuel, y MOLLENKOPF, John (Edits.). (1991). *Dual City. Restructuring New York.* New York: Rusell Sage Foundation.

de desigualdad. Se trata, por lo tanto, de examinar la fábrica social en toda su complejidad, a fin de comprender las causas de la inequidad urbana contemporánea y la segregación del espacio urbano.

Entre los teóricos que examinaron la escena urbana en expansión de los Estados Unidos, Edward Soja también se convirtió en un referente crucial desde la década del '90. Enfocado en la transformación urbana de Los Ángeles, se sumó al estallido de nociones descriptivas añadiendo el concepto de *Exópolis*[112]. Creado con un doble significado: ciudad exterior (en contraposición a la ciudad interior) y ex ciudad (en referencia a la ciudad que ya no existe), Soja se alejó del uso convencional de los conceptos "urbano", "suburbano", "exurbano" y "no urbano", utilizados para describir las diferencias internas de las áreas metropolitanas. En efecto, a partir de esta reconceptualización, Soja propone repensar la naturaleza misma de los estudios urbanos con el objetivo de observar la forma urbana de Los Ángeles como un complejo y policéntrico mosaico regional, cuyo desarrollo desigual y fragmentado se remonta a su primera gran explosión urbana, a finales del siglo XIX.

Por otra parte, examinando el contexto europeo en los años '90, una de las reformulaciones con mayor impacto en la literatura urbana fue sugerida por el italiano Francesco Indovina[113]. Enfocado en la transformación de la morfología urbana y en los desafíos que plantean los procesos contemporáneos de urbanización, Indovina formuló el concepto de *città diffusa* para interpretar y referir a la forma adoptada por la organización del territorio en el Veneto central, región del país donde el fenómeno asumió características relevantes. Presentada como un cambio de estado y una nueva estructuración del espacio, más allá de la simple expansión de la forma precedente, la "ciudad difusa" representa un fenómeno evolutivo muy diferente a su estadio anterior. La ciudad difusa, afirma Indovina, ya no dispone de las características físicas propias de la ciudad tradicional (densidad, intensidad, continuidad). Sin embargo, su uso no es generalizable a toda urbanización de baja densidad, siendo sólo aplicable al tipo de organización del espacio donde se integran todos los elementos constitutivos de la condición urbana. Asimismo, a diferencia del *sprawl* anglosajón, en tanto forma de expansión generalmente planificada, la ciudad difusa resulta de una forma auto-organizada y, en cierta medida, espontánea, dando lugar a una estructura territorial segregada e inequitativa. Ante los conflictos emergentes de esa situación, Indovina sostiene la necesidad de pasar de una ciudad "autoorganizada" a una ciudad

[112] Cfr. SOJA, Edward (1992). Inside Exopolis: Scenes from Orange Country. En M. Sorkin (Ed.), *Variations on a Theme Park: The New American City and the End of Public Space* (pp. 94-122). New York: Noonday Press.

[113] Cfr. INDOVINA, Frencesco (Ed.). (1990*). La città diffusa.* Venecia: Daest-Iuav.

determinada por la voluntad colectiva, planteando un nuevo desafío para la gestión y gobierno de la ciudad difusa[114].

Esta tendencia a la individualidad y a la espontaneidad en la estructuración de la ciudad y el territorio también fue abordada por André Corboz[115]; en particular, en torno a la definición de la noción de *hiperciudad*. Análoga al concepto de hipertexto, la hiperciudad no tiene una estructura jerárquica y univoca, perceptible por medio de los sentidos. Por el contrario, explica el autor, la hiperciudad es una acumulación sin reglas, el resultado de una multiplicidad de elecciones que responden a lógicas diferentes, generalmente antagónicas. Ante el emergente conflicto de intereses "en un sistema de liberalismo casi salvaje como el nuestro"[116], Corboz destaca la importancia de la intervención de las autoridades competentes en la determinación de las reglas del juego, retomando la idea misma de planificación, tan desestimada en las últimas décadas.

Giuseppe Dematteis[117], por su parte, explica la convergencia de los modelos históricos de la suburbanización occidental europea, el latino-mediterráneo y el anglosajón, en un modelo único común a toda Europa, originado hacia la década de 1960 a partir de procesos de periurbanización y difusión reticular (ciudad difusa). Las modalidades propias de la suburbanización, que caracterizaron a ambos tipos de civilización urbana desde la revolución industrial hasta los años '60 del siglo XX, partieron de diferentes relaciones entre la ciudad y el campo. Mientras que, en la ciudad mediterránea tradicional, la suburbanización se originó a partir de la difusión de segundas residencias, en los países anglosajones, la suburbanización devino de la expansión urbana tras la revolución industrial. Sin embargo, afirma Dematteis, estas relaciones diferenciales se desdibujaron hacia la década de 1960. Tras una primera fase de desurbanización de los núcleos centrales y de las coronas suburbanas, se asistió, en los años '70 y '80, al crecimiento demográfico de los centros urbanos menores (contraurbanización). Y una tercera fase, que profundizará la anterior en un proceso de "desconcentración concentrada", se desarrollará entre las décadas de 1980 y 1990 a partir de la simultaneidad de dos dinámicas diferentes: procesos de periurbanización

[114] Cfr. NEL·LO, Oriol (2012). *Francesco Indovina. Del análisis del territorio al gobierno de la ciudad*. Barcelona: Icaria.

[115] Cfr. CORBOZ, André (2015). La hiperciudad. *En Orden disperso. Ensayos sobre arte, método, ciudad y territorio* (G. Zappa, & C. Fangmann, Trads., pp. 265-270). Bernal: Universidad Nacional de Quilmes [1994].

[116] *Ibíc*, p. 268.

[117] Cfr. DEMATTEIS, Giuseppe (1998). Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas. En F. Monclús (Ed.), *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias* (pp. 17-33). Barcelona: Centro de Cultura Contemporània de Barcelona.

y procesos de difusión reticular, caracterizados por la recuperación de polaridades urbanas y por la expansión urbana independiente de los campos de polarización de los grandes centros, respectivamente.

La noción de "ciudad archipiélago", inicialmente abordada por Edward Soja[118], se desarrolló en el marco de las diferentes escuelas de pensamiento que examinaron los procesos de urbanización a lo largo de las últimas décadas del siglo XX; una serie de representaciones académicas enfocadas, fundamentalmente, en el caso de Los Ángeles. Introducida como uno de los "seis discursos sobre la postmetrópolis", Soja desarrolla dicha noción bajo el título de "archipiélago carcelario". El problema allí planteado implica la intensificación del control social y espacial, impulsado por procesos de privatización y de regulación de la vida urbana, y materializado en espacios fortificados o "islas urbanas". Entre los discursos que refieren a la representación de la postmetrópolis como archipiélago carcelario, Soja destacó la elocuente narrativa del libro *City of Quartz*[119], de Mike Davis, donde se examinó la reestructuración urbana en función de la obsesión por los sistemas de seguridad física y por el control arquitectónico de las fronteras sociales. En este marco, sostiene Davis, la seguridad refiere al grado de aislamiento personal respecto del otro indeseable, una seguridad rentada dependiente del nivel de acceso a los servicios de protección.

Bajo la denominación de *splintering urbanism* (urbanismo astillado), Stephen Graham y Simon Marvin[120] propusieron una reconceptualización de las relaciones entre los servicios de infraestructura y el desarrollo contemporáneo de las ciudades. Su tesis central supone un proceso de desagregación infraestructural respecto de la vida urbana, profundizando la fragmentación del tejido social y material de las ciudades. Por su parte, Peter Marcuse y Ronald Van Kempen[121] se centraron en los efectos de la globalización sobre las ciudades, la que dio como resultado la conformación de un modelo urbano mayormente segregado y polarizado socialmente, donde la reducción de los servicios públicos, la mercantilización de la vida cívica y el declive de las áreas centrales derivaron en aquello que los autores denominaron *partitioned city.*

[118] Cfr. SOJA, Edward (2000). *Postmetropolis: critical studies of cities and regions.* Los Ángeles: Blackwell Publishing.

[119] Cfr. DAVIS, Mike (1990). *City of quartz. Excavating the future in Los Ángeles.* London and New York: Verso.

[120] Cfr. GRAHAM, Stephen y MARVIN, Simon (2001). *Splintering Urbanism. Networked infraestructures, technological mobilities and the urban condition.* London and New York: Routledge.

[121] Cfr. MARCUSE, Peter, y VAN KEMPEN, Ronald (2002). *Of states and cities: The partitioning of urban space.* New York: Oxford Univertsity Press.

Hasta aquí, las construcciones teóricas desarrolladas en los contextos norteamericano y europeo dan cuenta de la variedad terminológica que adquirieron los procesos de expansión urbana y territorial desde mediados del siglo XX. En el discurso crítico de estas conceptualizaciones puede verificarse la creciente incidencia de los procesos de globalización en tanto marco subyacente de los fenómenos locales y, en consecuencia, la progresiva preocupación respecto de los procesos de fragmentación socio-urbana. A continuación, se propone examinar el modelo latinoamericano a partir de una lectura centrada en la formación de una sociedad escindida que, desde mediados del siglo XX, sentaría las bases del modelo contemporáneo de ciudad fragmentada en América Latina. Tópico que será retomado en el último capítulo de esta Tesis a partir del análisis del caso particular de la ciudad de Santa Fe.

2.3. El modelo latinoamericano de ciudad fragmentada

El modelo de ciudad fragmentada en América Latina cobró impulso a partir de los años '80, en el marco de una fuerte reestructuración económica y política que replanteó el posicionamiento de las principales ciudades latinoamericanas frente al fenómeno global. No obstante, los orígenes de esta ciudad fragmentada se remontan al período de conformación de sociedades escindidas, a mediados del siglo XX. En tal sentido, Adrián Gorelik[122] sostiene que, entre las décadas de 1940 y mediados de 1970, la ciudad latinoamericana emergió como categoría del pensamiento y como una realidad urbana, social y cultural. En este "ciclo", afirma el autor, se fue creando y densificando una red de estudios urbanos donde la ciudad latinoamericana se convirtió en el núcleo de una serie de figuras, disciplinas e instituciones. Tras este primer estadio en la formación de las metrópolis latinoamericanas, los cambios suscitados a partir de la década de 1980 replantearon los modos de interpretar el fenómeno urbano. Entre las redefiniciones que surgieron en este contexto de transformación, se destacan los enfoques espaciales críticos, los que profundizaron en el análisis de la incidencia de la dinámica de acumulación capitalista en las prácticas de producción y reproducción del espacio.

A continuación, y del mismo modo en que se hizo antes con los estudios referidos a Estados Unidos y Europa, se esbozan los argumentos centrales de aquellos aportes considerados pioneros en los estudios urbanos de nuestra región, cuyo principal objetivo ha sido el de interpretar los procesos previos a la conformación de la ciudad fragmentada en Latinoamérica. Posteriormente, se propone una aproximación a las discusiones que, en las últimas décadas, se construyeron en torno a su condición

[122] Cfr. GORELIK, Adrián (2009). La producción de la 'ciudad latinoamericana'. *Revista de Estudios Latinoamericanos*, (1), 161-184 [2005].

contemporánea. A partir de una lectura interdisciplinaria, con aportes provenientes de la Historia urbana y cultural, así como también de los enfoques críticos de la Geografía urbana, se propone abordar la complejidad del fenómeno latinoamericano desde perspectivas que ofrecen una profunda comprensión de las dinámicas que se hallan en juego en esta particular parte del mundo occidental.

La materialización de una sociedad escindida

Entre las lecturas más significativas, los aportes de José Luis Romero[123] y Richard Morse[124] brindan la posibilidad de abordar el surgimiento de la historia cultural urbana regional en Latinoamérica, como un subcampo de la historia, que permitió ampliar la perspectiva historiográfica y superar el enfoque de la teoría dependentista hacia la década de 1980. Arturo Almandoz[125] resume este posicionamiento como pionero de los estudios urbanos contemporáneos fundados en la microhistoria y en la casuística, donde la ciudad es concebida en tanto manifestación espacial y cultural.

En "Las ciudades masificadas", en particular, Romero[126] describe y analiza un proceso que, iniciado luego de la crisis de 1930, cambió la fisonomía urbana de las principales ciudades latinoamericanas; un proceso de masificación general, de las formas de vida y de las formas de mentalidad. A partir de la combinación del éxodo rural y la explosión demográfica, los principales centros urbanos de Latinoamérica se convirtieron en escenarios de una nueva fuerza social, donde la sociedad tradicional se vio alterada con la llegada de inmigrantes provenientes de zonas rurales deprimidas, de aldeas, pueblos y pequeñas ciudades empobrecidas por el declive económico, y hasta de medianas ciudades en decadencia. El crecimiento cuantitativo de las ciudades se intensifico hacia 1940, precipitándose en el curso de los treinta años siguientes. Modificada la fisonomía de las ciudades, no tardaron demasiado en aparecer los descontentos a causa de los efectos no deseados de la explosión demográfica. Sin embargo, afirma Romero, ya nadie quiso renunciar a la ciudad, al derecho de vivir en ella, al goce de sus beneficios, del bienestar y del consumo, cultivando así, poco a poco, la ideología urbana.

[123] Cfr. ROMERO, José Luis (2010). *Latinoamérica. Las ciudades y las ideas*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores [1976].

[124] Cfr. MORSE, Richard (1971). *La investigación urbana latinoamericana: tendencias y planteos*. Buenos Aires: Ediciones SIAP.

[125] Cfr. ALMANDOZ, Arturo (2013). *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas*. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.

[126] Cfr. ROMERO, José Luis (2010). *Latinoamérica…Op.cit.,* pp. 319-389.

A diferencia de lo ocurrido en países industrializados durante el siglo XIX, Richard Morse se detiene a analizar las especificidades que la migración rural-urbana tuvo en América Latina. Entre ellas, destaca el desproporcionado flujo de población que se trasladó a la gran ciudad a la búsqueda de nuevas oportunidades laborales[127]; la insuficiencia de recursos físicos por parte de la ciudad para absorber la creciente población, y la consecuente construcción de "ciudades propias"; los deficientes niveles de organización que derivaron en la improvisación y en un sistema de clientela; y la emergencia de un populismo que intentó llenar el vacío entre la vida urbana y la tradición de dependencia rural. Estas implicaciones especiales, sostiene el autor, explican el éxodo rural entendido en muchas oportunidades como "una transferencia de pobreza o desocupación del campo a la ciudad"[128], donde el desempleo urbano estuvo disfrazado de un sector terciario débil y empobrecido. No obstante, a pesar del conflicto emergente en la metrópoli, afirma Morse, la preferencia que exhibían los latinoamericanos por la gran ciudad se expresaba en términos de supervivencia y seguridad.

A medida que avanzaba el proceso de densificación en las principales ciudades latinoamericanas, las transformaciones comenzaron a ser advertidas no sólo en términos cuantitativos, sino también cualitativos. A partir de la distinción entre una sociedad normalizada o tradicional y una sociedad anómica o marginal, Romero explica un proceso de masificación general que, al ser alcanzado por el conjunto de la sociedad escindida, implicó cambios muy importantes en la conformación y en la dinámica de los distintos grupos. Paulatinamente, la experiencia de la masificación se reveló en la estructura física de las ciudades, a través de la materialización en el ámbito físico de dicha oposición. En términos del autor: "La metrópoli propiamente dicha es de la sociedad normalizada y los rancheríos de la sociedad anómica"[129]. Fue así como la explosión demográfica se tradujo en nuevos comportamientos urbanos, en nuevas maneras de moverse en la ciudad, en nuevas formas de vecindad, en nuevos valores de la tierra urbana, en el replanteo del problema de los servicios urbanos, en nuevas formas de agrupación y ocupación del territorio. Se produjo, en

[127] ALMANDOZ explica esta desproporción en la incompleta modernización latinoamericana. Mientras que en la experiencia exitosa de los países centrales la industrialización precedió a la urbanización, en América Latina el proceso se desarrolló de manera inversa, generando un desbalance entre industrialización y urbanización a partir del excedente de población improductiva. Cfr. ALMANDOZ, Arturo (2013). *Modernización urbana…Op.cit.*

[128] MORSE, Richard (1971). *La investigación urbana latinoamericana…Op.cit.*, p. 25.

[129] ROMERO, José Luis (2010). *Latinoamérica…Op.cit.,* p. 363.

suma, la materialización de una "sociedad escindida"; una dispersión por clases hacia la periferia[130].

De la sociedad escindida a la ciudad fragmentada

La materialización de aquella sociedad escindida experimentó una profunda transformación hacia la década de 1980. Retomando la noción de "fragmentación" para el caso de la ciudad latinoamericana, Marie-France Prévôt-Schapira[131] examinó el carácter polisémico del concepto, alertando acerca del riesgo de incurrir en interpretaciones simplistas desde lo espacial hacia lo social. En términos generales, expone la autora, la idea de fragmentación denota el estallido en múltiples unidades del conjunto urbano, la complejización de las transformaciones y la emergencia de una "sociedad en archipiélago". Esta última podría ser definida como producto de los repliegues y comunitarismos diferenciales que atentan contra las formas de urbanización precedentes, en donde el espacio público asumía la integración de la estructura urbana. A partir de esta conceptualización general, el término fue utilizado desde diversas perspectivas, y encausado hacia determinados objetivos: analizar los procesos históricos que originaron la ciudad fragmentada y el desbordamiento del damero original, destacar la fragmentación institucional y jurisdiccional de los nuevos territorios metropolitanos, examinar las lógicas fragmentarias en la gestión de los servicios privatizados, analizar el repliegue de zonas marginales a partir de políticas sociales impulsadas por el mismo Estado, como así también el repliegue de grupos de ingresos medios-altos y altos en urbanizaciones cerradas. A partir de estas lecturas, Prévôt-Schapira destaca que, más allá de la diversidad de los enfoques, todos estos objetivos coinciden al vincular las dinámicas espaciales metropolitanas con los procesos de fragmentación de la unidad, en tanto "resultado del agravamiento de las desigualdades sociales, de formas no solidarias y reagrupamientos por afinidad"[132].

La construcción de modelos en el caso de la ciudad latinoamericana fue promovida por la geografía alemana desde mediados de la década de 1970. Asimismo, hacia el cambio de siglo, esta modelización fue redeterminada a partir de la observación y el análisis de las nuevas tendencias experimentadas en la estructura urbana de las urbes

[130] En consonancia, MORSE ubica la ecología urbana latinoamericana en perspectiva temporal, al sugerir que dicha ecología se conforma en base a una estructura y un patrón de crecimiento segmentarios, lo que impide la formación de comunidades "folk" en los centros urbanos.

[131] Cfr. PRÉVÔT SCHAPIRA, Marie-France (2001). Fragmentación espacial y social…*Op.cit.*

[132] *Ibíd.*, p. 39.

de América Latina. Entre estos estudios, Axel Borsdorf[133] destaca los aportes realizados por Meyer y Bähr en relación con Santiago de Chile, de Janoschka respecto de la ciudad de Buenos Aires, y del propio Borsdorf en relación con Santiago, Lima, Quito y México D.F. La simultaneidad de estos estudios convergió en la conformación de un modelo común latinoamericano, sintetizado en cuatro etapas: la ciudad compacta de la época colonial, la ciudad sectorial (1820-1920), la ciudad polarizada (1920-1970) y la ciudad fragmentada, desde 1970 hasta la actualidad **(Figura 1.4).**

A partir de una serie de críticas a los antiguos modelos de ciudad latinoamericana, y en función de las transformaciones del espacio urbano acontecidas desde los años '80, Janoschka afirma que el modelo actual de ciudad latinoamericana se caracteriza, fundamentalmente, por el "desarrollo de fragmentos urbanos no integrados entre sí"[134]. La ciudad tradicional, abierta y conectada a través de espacios públicos, mutó hacia una ciudad segregada, dividida, más cercana al modelo de ciudad que prima en los Estados Unidos. Sin embargo, esta "ciudad de islas", denominada así por el autor, mantiene vigente dos patrones tradicionales que estructuraron los antiguos modelos de crecimiento. Se trata de un modo de crecimiento que combina elementos radiales y sectoriales: por un lado, el desarrollo de autopistas se superpone a la vieja traza ferroviaria, convirtiéndose en factor determinante de la producción y rentabilidad del suelo urbano; por el otro, la generalización de una pauta de crecimiento insular, antiguamente propia de la localización periférica de las clases populares, y luego extendida a la construcción general del espacio residencial.

Adrián Gorelik[135] focaliza en el caso de la ciudad de Buenos Aires y retoma la noción de ciudad archipiélago para fundamentar el fin de la lógica centro-periferia, quiebre experimentado en la Buenos Aires metropolitana a partir de la década de 1970. El autor explica el ciclo expansivo de la ciudad de Buenos Aires y distingue los momentos que desencadenaron dos tipos diferentes de periferia: por un lado, la periferia como territorio de experimentación (formada entre 1887 y 1938); por otro, la periferia como territorio de reproducción (formada entre 1939 y mediados de los '70). Hasta aquí, el modelo de ciudad expansiva se caracterizaba por la "renovada integración de lo diverso como resorte clave de la auto-reproducción, en términos económicos, sociales y políticos"[136]. Un modelo urbano que colapsó entre 1970 y 1980, ante la emergencia de fracturas urbanas y sociales, siendo reemplazado por el surgimiento de la ciudad

[133] Cfr. BORSDORF, Axel (2003). Cómo modelar el desarrollo…*Op.cit.*

[134] JANOSCHKA, Michael (2005). El modelo de ciudad latinoamericana…*Op.cit.*, p. 102.

[135] Cfr. GORELIK, Adrián (2011). Roles de la periferia Buenos Aires: de ciudad expansiva a ciudad archipiélago. En A. Gorelik, *Correspondencias. Arquitectura, ciudad, cultura* (pp. 265-293). Buenos Aires: Nobuko.

[136] *Ibíc*, p. 268.

archipiélago. Este nuevo modelo, que ya no puede ser interpretado a la luz del modelo dualista riqueza-pobreza, se conforma por una multiplicidad de circuitos diferenciales, carentes de continuidad ciudadana en tanto nueva condición del conjunto de la ciudad.

Ahora bien, entre la literatura urbana contemporánea desarrollada en el ámbito latinoamericano, también surgieron teorías que focalizan en la dimensión espacial del neoliberalismo para llevar a cabo el análisis de los procesos fragmentarios. En este marco, Rodrigo Hidalgo *et al.*[137] proponen una agenda teórica alternativa a las interpretaciones instauradas en los países capitalistas avanzados. Ante la tendencia de importar teorías producidas en el contexto anglosajón, los autores reflexionan acerca de los alcances y las limitaciones que suponen la aplicación de la teoría de la neoliberalización variopinta en América Latina, con el objetivo de dirigir la discusión hacia el neoliberalismo como una ideología espacial y temporal de producción y reproducción del espacio. A partir de un análisis detallado del caso chileno, los autores sostienen que el neoliberalismo "es una poderosa matriz ideológica que se filtra y transita entre escalas sociales, sujetos, facciones sociales o la sociedad misma y en el espacio que aquellos producen"[138], superando la limitación de aquellos abordajes clásicos que conciben al neoliberalismo como una forma de regulación ejercida por instituciones políticas que gestionan diversas escalas territoriales.

En tal sentido, cabe señalar que Víctor Jiménez y Rodrigo Hidalgo *et al.*[139] elaboraron un estudio comparativo entre Chile y España que permite clarificar esta interpretación en el marco del crecimiento urbano contemporáneo. Ante la tendencia generalizada hacia la normativización de la ciudad difusa, los autores examinan la participación estatal en la construcción de este fenómeno a través de las herramientas que lo posibilitan; en particular, los cuerpos normativos que, por acción u omisión, sustentan la producción del espacio residencial. Asimismo, señalan que, si bien en ambos países la ideología del neoliberalismo se consolidó a través de políticas urbanas que integran el concepto de valor de cambio en los espacios rurales, la principal diferencia radica, precisamente, en el grado de participación estatal. Pues mientras que, en Chile, el modelo difuso se potenció sin complejos, dotando de instrumentos legales para el crecimiento residencial en cualquier ámbito territorial, España ignoró el fenómeno en

[137] Cfr. HIDALGO, Rodrigo; SANTANA, Daniel y ALVARADO, Voltaire (2016). Mitos, ideologías y utopías neoliberales de la producción del espacio: hacia una agenda de investigación alternativa. En R. Hidalgo, D. Santana, V. Alvarado, F. Arenas, A. Salazar, C. Valdebenito y L. Álvarez (Orgs.), *En las costas del Neoliberalismo. Naturaleza, urbanización y producción inmobiliaria: experiencias en Chile y Argentina* (pp. 24-66). Santiago de Chile: Instituto de Geografía, Pontificia Universidad Católica de Chile.

[138] *Ibíd.*, p. 58.

[139] Cfr. JIMÉNEZ, Víctor; HIDALGO, Rodrigo; CAMPESINO, Antonio-José y ALVARADO, Voltaire (2018). Normalización del modelo neoliberal de expansión residencial más allá del límite urbano en Chile y España. *EURE, 44* (132), 27-46.

su normativa, renunciando a la regulación de los crecimientos dispersos a partir de restricciones que promueven el desarrollo de un modelo compacto. En definitiva, concluyen los autores, el camino transitado en cada contexto derivó en un modelo único de consumo improductivo del territorio, donde el espacio rural se convirtió en generador de plusvalías y multiplicación de rentas.

Entre las variantes enfocadas en la dimensión espacial del análisis del neoliberalismo, Carlos De Mattos[140] examinó las particularidades de este cambio de modelo en el marco de una "nueva fase de modernización capitalista", tras el agotamiento del modelo de acumulación keynesiano-fordista que se había impuesto a partir de la gran crisis de 1929. Este proceso de transformación, impulsado en las últimas décadas del siglo XX entre las reestructuraciones económicas y los significativos avances en la informacionalización (tecnologías de las informaciones y las comunicaciones - TIC), dio lugar a la generación de espacios de acumulación y a la recuperación de la importancia de las grandes aglomeraciones urbanas, como protagonistas de la nueva geografía económica mundial. En este contexto, sostiene De Mattos, las ciudades comenzaron a experimentar una verdadera metamorfosis hacia lo que denominó lo "urbano generalizado", donde las relaciones centro-periferia fueron reemplazadas por "relaciones complejas y asimétricas entre el espacio de los flujos y el espacio de los lugares"[141]. A partir de analizar el comportamiento "locacional", tanto de las familias como de las empresas, junto al continuo aumento de la conectividad y la movilidad, De Mattos describió el origen de la intensificación de los procesos de metropolización expandida, difusa, discontinua, policéntrica y de dimensión regional. No obstante, afirmó que la inserción de los países latinoamericanos en aquel nuevo territorio de las redes (en contraposición a la organización territorial en áreas de la fase anterior) se había concretado de manera desigual, y en muchos casos insatisfactoria, respecto de los países centrales, ocupando un lugar secundario en la red mundial de ciudades. Pues, si bien la resultante formal de la ciudad latinoamericana (es decir, la metrópolis expandida, polarizada y fragmentada) no difiere en gran medida a la identificada en otras ciudades del mundo, De Mattos concluye que toda propuesta de transformación de las áreas metropolitanas deberá tener en cuenta los condicionamientos históricos-estructurales propios de la fase de modernización capitalista en la que cada proceso habrá de desenvolverse.

En este contexto de modernización neoliberal posmoderna, y frente al denominado "pensamiento único" sobre la ciudad y la planificación urbana en América Latina, Pablo

[140] Cfr. DE MATTOS, Carlos (2010). Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina. De la ciudad a lo urbano generalizado. *Revista de Geografía Norte Grande*, (47), 81-104.

[141] *Ibíd.*, p. 85.

Cicolella[142] propuso una interpretación "desde el Sur", destacando diferentes líneas de investigación enfocadas en la subjetividad y en la identidad urbana, en el discurso de la sustentabilidad urbana y en el análisis de la informalidad en la producción del espacio urbano latinoamericano. Desde esa perspectiva, por lo tanto, Cicolella enfatizó la necesidad de ensayar reflexiones que profundicen en las nuevas formas de fractura socio-territorial y desmitifiquen aquellos discursos construidos en torno a políticas de *marketing* urbano y competitividad de las ciudades. Además, ante el pesimismo generalizado y las miradas apocalípticas acerca de los problemas urbanos que aquejan a las ciudades latinoamericanas, Cicollela postuló un marco alternativo de conceptos e instrumentos analíticos y operativos capaces de potenciar la imaginación geográfica en las especificidades de la ciudad y de la metrópolis propia de Latinoamérica.

Hacia una reflexión situada

Como se ha indicado en el inicio de esta sección, la expansión y la fragmentación han sido identificadas como las dos tendencias que organizan y estructuran los territorios urbanos contemporáneos, sobre todo a partir de la disolución de la ciudad compacta tradicional, y del debilitamiento de sus mecanismos de integración. Asimismo, como se ha repasado en estas líneas, estas dos lógicas de interacción dieron lugar, en los últimos cuarenta años, a múltiples reflexiones acerca de las diversas variantes adoptadas por la ciudad fragmentada, cuyas problemáticas y perfiles específicos requieren ser examinados puntualmente, a la luz de sus contextos diferenciales. En efecto, al tiempo que la expansión y la fragmentación se generalizaron como fenómenos de incidencia global, el estudio de sus manifestaciones locales derivó, como se ha visto, en una amplia gama de conceptos, los cuales adquirieron una notable relevancia teórica en el campo de los estudios urbanos. Sin embargo, como también se ha intentado mostrar, esta diversidad conceptual respondió a contextos espacio-temporales específicos, cuyas traslaciones y apropiaciones dieron lugar, en muchos casos, a un uso acrítico y generalizado de ciertos conceptos.

Con el fin de echar un poco más de luz sobre estas cuestiones, entonces, lo que se ha propuesto en esta digresión teórica ha sido una reconstrucción de ambos fenómenos en función de sus diversos contextos de manifestación: el norteamericano, el europeo y el latinoamericano. En primer lugar, se han ensayado una serie de breves consideraciones acerca de la utilización de modelos en el marco de los estudios urbanos y, sobre todo, acerca de la importancia que dichos modelos podrían tener para el estudio del caso de las ciudades latinoamericanas. En segundo lugar, se ha

[142] Cfr. CICCOLELLA, Pablo (2016). Las metrópolis latinoamericanas en el contexto de la globalización: las mutaciones de las áreas centrales. *Revista Para Onde!?, 9* (1), 1-9.

buscado dar cuenta de la amplitud teórica y crítica existente en la literatura urbana norteamericana y europea, la que, desde sus primeras manifestaciones, hacia medianos del siglo XX, ha sido construida en torno a dos pares conceptuales: concentración-dispersión y fragmentación-integración. Finalmente, se ha analizado el modelo de ciudad específico de Latinoamérica y su deriva en ciudad fragmentada, prestando especial atención a su naturaleza intrínseca, en tanto fenómeno cultural.

Analizados los distintos modelos y las reflexiones teóricas construidas en torno a ellos, se verifica una de sus principales diferencias. La ciudad fragmentada ha sido asociada al caso de la ciudad norteamericana luego del proceso masivo de suburbanización experimentado en los Estados Unidos a partir de la década de 1950. Al mismo tiempo, la ciudad fragmentada emergió como modelo urbano en América Latina tras las crisis urbanas que azotaron a las principales metrópolis latinoamericanas en la década de 1980. Por lo tanto, el modelo norteamericano de ciudad fragmentada, construido a partir de una postura anti-urbana, de cierto afán bucólico, difiere de manera no menor del modelo latinoamericano, producto del fracaso del modelo de integración nacional-popular y de la renuncia del Estado al control de lo urbano[143]. Al mismo tiempo, aquella tercera fuerza de crecimiento descentralizadora, que motivó la proliferación de conceptos destinados a renombrar la nueva ciudad (*technoburb, techno-city, edge cities, exópolis, città diffusa, hiperciudaad, postmetrópolis*), estuvo acompañada de procesos de reestructuración y multipolarización del territorio urbano, mientras que en el modelo latinoamericano la hegemonía de los núcleos centrales en la dinámica urbana acentuó los patrones segregativos de una sociedad escindida desde mediados del siglo XX.

Estas observaciones dan cuenta de la utilidad de recomponer la discusión en torno a los modelos norteamericanos y europeos para ofrecer una definición más adecuada del modelo latinoamericano. Aunque no en el sentido de establecer continuidades y analogías, o de regirnos bajo el esquema de "modelos" y "desviaciones"[144], sino, por el contrario, para mejorar la comprensión de procesos diferenciales que, en ocasiones, son subsumidos en interpretaciones generales incapaces de dar cuenta de los contextos locales. En efecto, las tendencias hacia la normativización de la ciudad difusa, hacia lo "urbano generalizado", hacia la metrópolis expandida, polarizada y fragmentada, parecieran derivar en la consolidación de un modelo único de consumo improductivo del territorio, común a diversos ámbitos geográficos. Sin embargo, tal como lo demuestran los enfoques espaciales críticos del neoliberalismo, abordar la

[143] Cfr. PRÉVÔT SCHAPIRA, Marie-France (2001). Fragmentación espacial y social…*Op.cit.*

[144] La idea ha sido acuñada por Elías Palti, quien refiere con ella a un fenómeno usual en la historia de las ideas latinoamericanas: la tendencia a concebir que ciertos "tipos ideales", concebidos en los países centrales, sufren una suerte de mixtura imperfecta al ser aplicados a realidades que les resultan refractarias. Cfr. PALTI, Elías (2007). La nueva historia intelectual y sus repercusiones en América Latina, *História Unisinos 11* (3), 297-305.

ciudad latinoamericana implica conocer sus propios condicionamientos históricos y estructurales en el proceso de modernización capitalista; plantear agendas alternativas en el marco de una ideología espacial y temporal de producción y reproducción del espacio; interpretar la acción estatal en la construcción del fenómeno urbano a través de sus cuerpos normativos; crear interpretaciones “desde el sur” que potencien la imaginación geográfica de la ciudad latinoamericana. Y, con todo ello, intentar describir y comprender mejor los casos concretos; en particular, el de ciudades medias como Santa Fe.

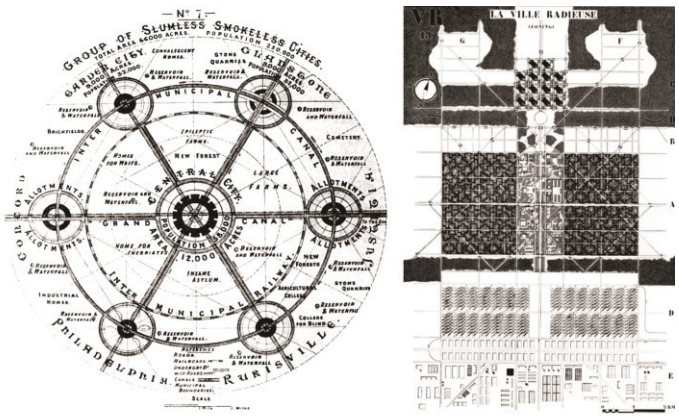


Figura 1.1
Izquierda: Modelo de Ciudad Jardín (E. Howard, 1902)
Derecha: Modelo de Ciudad Radiante (Le Corbusier, 1924)

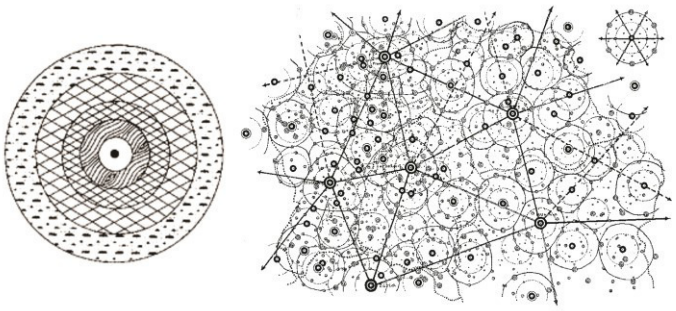


Figura 1.2
Izquierda: Modelo de zonas concéntricas (Von Thünen, 1826)
Derecha: Teoría de los lugares centrales (W. Christaller, 1933)

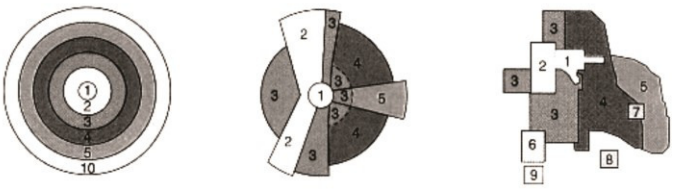


Figura 1.3
Izquierda: Modelo concéntrico (Burgess, 1925)
Centro: Modelo sectorial (Hoyt,1939)
Derecha: Modelo multipolar (Harris y Ullmann, 1945)

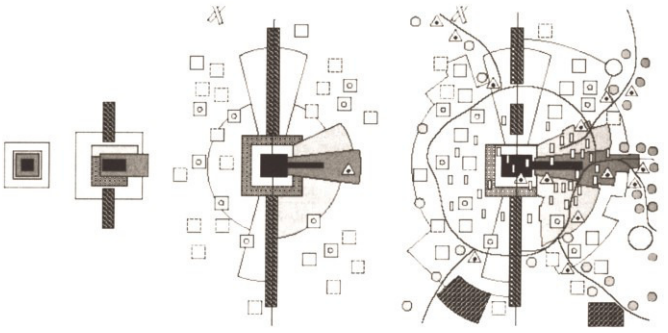


Figura 1.4
Modelo del desarrollo estructural de la ciudad latinoamericana (Borsdorf, 2003: 39)

CAPÍTULO 2

LA TRAZA EN LA GÉNESIS DE LA MANCHA

LA *PREHISTORIA* DEL CAMINO, ENTRE MOVILIDADES FLUVIALES Y FERROVIARIAS

Más de un lector se estará preguntando a qué viene, en pleno relato histórico, esta digresión autobiográfica. De más está decir que, habituado a denostar, por principio, toda autobiografía, o a clasificarla, sin muchos miramientos, en el rubro literatura de imaginación, yo mismo, en su lugar, hubiese hecho la misma pregunta, pero el hecho de haber nacido, unos pocos siglos más tarde, casi enfrente del fuerte de Sancti Spiritus erigido por Gaboto, me permite en tanto que observador privilegiado, apoyar con datos empíricos lo que salta a la vista de los relatos históricos: que en las primeras décadas, por no decir en el primer siglo de la conquista, todo el mundo estaba de paso por el Río de Plata, nadie tenía la menor intención de instalarse. Esta óptica especial persistirá hasta nuestros días en muchos sectores de la población, por causas diversas y asumiendo formas diferentes, y ha influido en la constitución de nuestra sociedad, de nuestra cultura, de nuestras costumbres, de nuestras emociones y de nuestra economía[145].

[145] SAER, Juan José (2015). *El río sin orillas.* Buenos Aires: Seix Barral, [1991], pp. 57-58.

Introducción

Es posible pensar que, en el extenso período que transcurre entre la fundación de Santa Fe (1573) y las primeras décadas del siglo XX; más en particular, entre el año 1930, los territorios donde hoy se extienden los CEU comenzaron a ser representados como espacios de exploración, apertura y marcación. En este período, identificado como el de la *prehistoria* del camino, comenzó a definirse la estructuración general del territorio de expansión de la ciudad en un entramado de vías fluviales y ferroviarias, donde los caminos terrestres asumieron un rol subsidiario en el marco de estas dos movilidades dominantes: primero, respecto de los ríos; más tarde, respecto de los rieles.

En primer lugar, en **"Ríos, rieles y caminos (1536-1930)"**, se ofrece una reconstrucción esquemática del contexto general, así como también un análisis del modo en cómo Santa Fe fue constituyéndose y vinculándose a dicho contexto. Primero, durante el período de exploración y colonización, como un "nudo de comunicaciones" fluviales y terrestres, como un punto arquimédico en el triángulo conformado por Buenos Aires, Asunción y el Alto Perú; más tarde, con la consolidación del modelo "agroexportador", como un enclave muy importante en directa relación con las colonias del centro-oeste de la provincia de Santa Fe, a partir de la creciente infraestructura ferroportuaria. Infraestructura ferroviaria, sobre todo, respecto de la cual las vías de comunicación vial resultaban todavía subsidiarias.

En segundo lugar, en **"La génesis de los Corredores de Expansión Urbana del GSF",** se analiza el origen de los CEU en el caso de estudio aquí propuesto. Se sostiene la hipótesis de que la génesis de la mancha urbana de las ciudades del Litoral se consolidó a partir de la articulación entre una movilidad fluvial dominante y una movilidad terrestre complementaria, donde la obra caminera intervino en tanto sistema subsidiario a las vías navegables con anterioridad a la construcción y afianzamiento de los ferrocarriles. La combinación de ambas movilidades en el área de expansión del GSF determinó la posterior consolidación de los dos CEU con mayor jerarquía en la dinámica territorial del caso de estudio: el Corredor Litoral Este (CLE), extendido entre la Laguna Setúbal y el Río Colastiné, y el Corredor Litoral Sur (CLS) sobre los ríos Salado y Coronda; ambos corredores inmersos en el sistema hídrico del Río Paraná. Al mismo tiempo, en la ciudad de Santa Fe se irá delineando un proceso de ocupación diferencial entre la costa de la Laguna Setúbal y la costa del Río Salado, territorios de borde -este y oeste, respectivamente- observados aquí integralmente bajo la denominación de Corredor Litoral de Borde (CLB). Por otro lado, la vinculación de la ciudad central con las tierras destinadas a chacras y estancias, ubicadas hacia el norte del núcleo urbano, determinó la formación de los primeros Corredores Interiores Norte (CIN).

Por otra parte, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, el desarrollo del sistema ferroportuario impulsó una serie de transformaciones territoriales y urbanas que se materializaron en la conformación de cada uno de los CEU. En el caso del CLB, la construcción del terraplén del Ferrocarril Central Argentino (FCCA) trazó el primer límite al crecimiento oeste de la mancha urbana, al tiempo que hacia el borde este se consolidaba el principal escenario de la modernización de la ciudad de Santa Fe. Por su parte, el CLE experimentó una gran trasformación a partir de la instalación del Puerto de Colastiné, la extensión del FCSF y la construcción de cuatro puentes sobre la Laguna Setúbal, tres ferroviarios y uno (el último) como acueducto vial. Respecto del CLS, el ferrocarril no introdujo cambios significativos en el núcleo urbano de la ciudad de Santo Tomé, aunque la instalación de tres puentes (dos ferroviarios y uno carretero) reivindicaron en la escena urbana el "paso" sobre el Río Salado. No obstante, al igual que lo ocurrido en los CIN, la creación de estaciones intermedias propició la formación de nuevos núcleos urbanos en las inmediaciones a la ciudad central. En este marco, se erigieron las estaciones de Recreo (en el ramal a San Cristóbal, 1888), de Monte Vera (en el ramal a Reconquista, 1908) y de Sauce Viejo (en el ramal a Rosario, 1891).

En suma, en esta segunda sección del capítulo se examinan ambos momentos en la génesis de los distintos CEU que integran el GSF, analizando el carácter subsidiario de los caminos terrestres respecto de la movilidad fluvial y ferroviaria. Sin embargo, como también se intenta mostrar, la incipiente incorporación del sistema automotor durante las primeras décadas del siglo XX se materializó en dichos corredores a través de la construcción de las primeras infraestructuras viales, inaugurando un período en el que la competencia entre el ferrocarril y el automóvil estableció una nueva dinámica entre rieles y rutas, suplantando sus antiguas relaciones de complementariedad.

Finalmente, en **"Hacia la historia del camino: incipiente institucionalización de la obra vial argentina",** luego de ofrecer una esquemática reconstrucción del contexto general y de presentar un estudio específico del caso del GSF, se esboza brevemente el incipiente proceso de institucionalización de la obra vial argentina, en el marco de una serie de hechos significativos, a saber: las primeras resoluciones de vialidad urbana en Buenos Aires, la contratación de ingenieros europeos para la construcción de puentes, la creación de la carrera de ingeniería en la Universidad de Buenos Aires, la primera ley de Obras Públicas sancionada en 1875 y la posterior creación del Ministerio de Obras Públicas en 1885, el primer Congreso Nacional de Ingeniería en 1916, de Vialidad en 1922 y el Primer Congreso Panamericano de Carreteras en 1925.

1. Ríos, rieles y caminos (1573-1930)

Entre la colonización española del siglo XVI y la colonización agrícola (que se vio acompañada por la inmigración europea) del siglo XIX, un entramado de movilidades orientó la exploración del territorio y trazó las direccionalidades dominantes, en el marco de un proceso colonial que imaginó su imperio como una "red de ciudades"[146] e impuso nuevas formas de ordenamiento territorial propias de la cultura occidental[147]. De los cruces entre vías navegables y rutas terrestres surgieron las ciudades del Litoral argentino, en tanto enclaves del proceso de colonización del Río de la Plata iniciado en las expediciones de Juan Díaz de Solís. Es a este proceso al que se referirá el primer apartado de esta sección: **"Entre barcos, mulas y carretas: Santa Fe como nudo de comunicaciones"**. Lejos de intentar simplificar la complejidad que, en términos historiográficos, posee este extenso período para la conformación del territorio nacional, se argumenta que el origen de la mancha urbana de las ciudades litoraleñas emergió de esta coyuntura, es decir, entre una movilidad fluvial dominante y una movilidad terrestre complementaria, donde la obra caminera intervino en tanto sistema subsidiario a las vías navegables en el período previo a la llegada de los ferrocarriles, hacia mediados del siglo XIX.

El período que abarca el segundo apartado, **"Entre estancias, colonias y caminos de hierro: Santa Fe en el proceso modernizador"**, coincide con el ciclo de expansión de los ferrocarriles en Argentina. La implantación de esta nueva tecnología de transporte trajo consigo una profunda reestructuración del territorio nacional, al tiempo que impulsó transformaciones significativas en los núcleos urbanos existentes y en sus áreas de influencia. Este recorte cronológico se focaliza en el desarrollo de la obra caminera en tanto sistema de movilidad aún complementario, esta vez, de la infraestructura ferroportuaria. La incapacidad del sistema ferroviario para llegar a todos los centros de producción, en efecto, fue resuelta con la incorporación de una nueva tecnología que, desde 1910, había comenzado a ser utilizada en otras regiones del mundo: el motor a explosión en vehículos para el transporte. No obstante, la obra vial se convirtió en una variable central del proyecto de modernización urbana al que adhirieron algunas ciudades argentinas, en el marco de un proceso de apropiación o

[146] ROMERO, José Luis (2010). *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Buenos Aires, Siglo Veintiuno Editores, [1976].

[147] Estas nuevas formas consistieron, fundamentalmente, en el establecimiento de asentamientos humanos de carácter permanente, en el fraccionamiento de la tierra y en la instalación de la idea de propiedad. Cfr. CALVO, Luis María (2012). Antecedentes sobre la ordenación territorial en el Corredor de la Costa. En A. Collado. (Comp.), *El Corredor de la Costa. Conformación del paisaje y reconocimiento de sus recursos culturales* (pp. 25-91). Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral, p. 26.

"traductibilidad"[148] de ciertos modelos e ideales urbanísticos provenientes del ámbito norteamericano y del ámbito europeo.

1.1. Entre barcos, mulas y carretas: Santa Fe como nudo de comunicaciones

El descubrimiento y la conquista del territorio del Nuevo Mundo fue el resultado, en alguna medida azaroso, de la expansión de los pueblos de Europa occidental. Los españoles, al igual que los portugueses, no se habían lanzado a la mar con el fin de hallar nuevas tierras, sino con la intención de establecer nuevas rutas comerciales con la India evitando los territorios hostiles del Oriente. Sin embargo, al llegar a las costas del continente que luego sería denominado bajo el nombre de América[149], no sólo se encontraron con grandes riquezas naturales (sobre todo con metales preciosos, como el oro y la plata), sino que también se interesaron, poco a poco, por otros productos que podían brindarle las tierras americanas, como la caña de azúcar y demás cultivos tropicales.

Esa misma búsqueda de riquezas, ya deliberada, fue la que llevó a los españoles a internarse en el territorio del Río de la Plata (descubierto por Juan Díaz de Solís en 1516), donde, sin embargo, no hallaron las mismas bondades materiales que en otros sitios. Es por eso que esta zona del espacio americano no presentó mayores atractivos durante los primeros tiempos de la conquista, por lo que fue considerada como una región marginal. En palabras de Borges: "fuimos el virreinato más austral y olvidado"[150]. Un espacio de paso, si se tiene en cuenta la consideración de Juan José Saer. En efecto, el desarrollo de la infraestructura y de los caminos de esta región particular se vio supeditada a la conexión con aquellas otras en las que había metales preciosos; en particular, con el Alto Perú.

Como se verá algunas líneas más abajo, cuando se haga referencia al caso particular de Santa Fe, la colonización de estos territorios se produjo a partir de dos "corrientes":

[148] Adriana COLLADO pone en juego la noción de "traductibilidad" en el marco de las discusiones vinculadas a la teoría del reflejo y al paradigma del modelo degradado, específicamente, en la historiografía de la arquitectura y el urbanismo argentino. Cfr. COLLADO, Adriana (2007). *Modernización urbana en ciudades provincianas de Argentina. Teorías, modelos y prácticas, 1887-1944* (Tesis doctoral). Universidad Pablo de Olavide de Sevilla, España, p. 16.

[149] Para considerar en detalle este proceso de "invención", cfr. O'GORMAN, Edmundo (2006). *La invención de América*. México: Fondo de Cultura Económica, [1958].

[150] BORGES, Jorge Luis (1974). Prologo. En D.F. Sarmiento. *Facundo* (pp. VII-XII). Buenos Aires: El Ateneo Editorial, [1845], p. VIII.

la que bajó por tierra desde el noroeste y la que accedió por el agua, a través del Atlántico, desde el sureste. Los grupos de conquistadores que bajaron desde el Perú fundaron las ciudades de Santiago del Estero (1553), Tucumán (1565), Córdoba (1573), Salta (1582), La Rioja (1591) y San Salvador de Jujuy (1593). A partir de la corriente colonizadora que ingresó por la cuenca del Río de la Plata, de la mano del ya mencionado Solís, de Pedro de Mendoza, Sebastián Gaboto y Juan de Garay, se llevó adelante la primera fundación de Buenos Aires (1536), la fundación de Asunción del Paraguay (1537), de Santa Fe (1573), de Corrientes (1588) y de Buenos Aires, ya en su segunda instalación, en 1580[151].

Por ese entonces, se dijo, las poblaciones de esta región contaban con un bajo nivel de desarrollo e intercambio económico, y se encontraban en una relación subsidiaria con el centro dinámico que se ubicaba en las tierras de Potosí, a 1.750 kilómetros del futuro Puerto de Buenos Aires. En esos centros geográficos, la encomienda, la mita y las plantaciones esclavistas fueron las tres formas principales de explotación de la mano de obra indígena y africana. En efecto, se calcula que, entre el 1500 y el 1800, la población nativa de América disminuyó 9 veces, al tiempo que llegaron a estas tierras alrededor de 10 millones de esclavos africanos. Las reformas promovidas por la dinastía de los Borbones, en tal sentido, no sólo tuvieron el objetivo de modernizar ciertos aspectos de la administración de los territorios coloniales, sino también la de mejorar la producción, fomentar el crecimiento económico y aumentar la recaudación fiscal, intensificando con ello los sistemas de explotación y de dominio sobre los súbditos de la corona, y produciendo un notable descenso demográfico de la población originaria[152].

Hasta mediados del siglo XVIII, en el Litoral no se desarrollaba casi ninguna actividad que requiriera -según los parámetros de la época- la utilización y explotación de la mano de obra indígena y africana, como sí ocurría en la región noroeste de lo que luego sería la Argentina. La del Río de la Plata era, por ese entonces, la zona menos poblada y menos avanzada entre los territorios coloniales. Buenos Aires, por ejemplo, subsistía y se desarrollaba sobre todo gracias al contrabando con los barcos ingleses

[151] Para considerar esta historia con mayor detalle, cfr. FRADKIN, Raúl; GARAVAGLIA, Juan Carlos (2009). *La Argentina colonial. El Río de la Plata entre los siglos XVI y XIX*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.

[152] Como señala Ternavasio: "A mediados del siglo XVIII, la Corona se propuso transformar la naturaleza del orden hispánico. Frente al diagnóstico de que el sistema instaurado desde el siglo XVI estaba en crisis, comenzó a concebirse la idea de que aquel orden debía transformarse en un imperio comercial, siguiendo el modelo de Gran Bretaña. Con este viraje se buscaba crear una imagen más imperial de la monarquía y reemplazar el lazo de reciprocidad entre el rey y sus reinos por un tipo de relación que privilegiaba la maximización de las ganancias para la metrópoli a partir de la explotación de los recursos de las ahora consideradas colonias". TERNAVASIO, Marcelo (2015). *Historia de la Argentina, 1806-1852*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores, p. 16.

y holandeses, ya que el comercio legal, que sólo estaba permitido con el reino de España, se concentraba principalmente en el Puerto de Lima, capital del Virreinato del Perú.

> Durante un largo período Buenos Aires fue apenas la puerta trasera de una ruta comercial lejana. Todas las posibilidades de la ciudad radicaban en el comercio, pero la actividad no podía ser sino marginal, ya que la riqueza minera establecida por la Corona se dirigía a Lima y el monopolio español impedía que otros puertos buscaran salidas comerciales autónomas. […] La característica de todo este periodo es la pobreza y la precariedad, lo que explica la ausencia de un plan mínimo de obras públicas. En 1605 se contabilizaban 625 habitantes; en 1622 cerca de 1.000; más de un siglo después, en 1744, esa población se multiplicaba por diez; y en 1776, los habitantes llegan a casi 25.000[153].

Lo que produjo un cambio notable en esta situación, dando inicio a un nuevo período en el desarrollo de la región de la Pampa y el Litoral, fue la aparición del cuero como un producto que se obtenía del ganado cimarrón[154], el cual tenía como destino el mercado mundial de la época. No obstante, el ganado salvaje comenzó a agotarse con cierta rapidez hacia finales del siglo XVIII, lo que dio origen a la cría de las vacas y la aparición de las primeras estancias, unidad territorial y económica (junto a fincas y otras formas de producción artesanal) que comenzó a adquirir cada vez mayor importancia, determinando también la forma en la que se produjo la apropiación y distribución de la tierra. Las estancias, en particular, eran grandes extensiones de territorio en manos de un único propietario, en las cuales se realizaba un uso extensivo de la tierra, destinada sobre todo a la cría del ganado.

Hacia el último cuarto del siglo XVIII se sucedieron también algunos acontecimientos políticos muy importantes, dado que los Borbones, bajo el reinado de Carlos III (1759-1788), decidieron darle autonomía al territorio del Río de la Plata, creando un nuevo Virreinato (1776) y estableciendo un Reglamento de Comercio Libre (1778). A partir de ese momento, los metales provenientes de Potosí comenzaron a ser embarcados hacia España desde el Puerto de Buenos Aires, lo que produjo cambios muy significativos en la región y en la ciudad. En efecto, la capital del nuevo Virreinato se convirtió por esos años en un gran centro de intercambio, dando lugar a nuevos intereses comerciales y financieros, y originando toda una novedosa dinámica social

[153] PANDO, Horacio; GORELIK, Adrián; BALLENT, Anahí; ALIATA, Fernando; SILVESTRI, Graciela (2004). Buenos Aires. En J.F. Liernur y F. Aliata (Dir.), *Diccionario de Arquitectura de la Argentina, tomo A-B* (pp. 188-189). Buenos Aires: Arte Gráfico Editorial Argentino.

[154] "Las exportaciones de cueros, que constituyen el rubro ampliamente preponderante del comercio en el período, pasaron de un promedio de 20 mil unidades anuales en el siglo XVII, a 150 mil a mediados del XVIII, y superaron, a fines de este último, el millón. Las exportaciones de cueros alcanzaron los 2 millones y medio de unidades hacia 1850, al mismo tiempo que fueron surgiendo otros rubros de exportaciones ganaderas, particularmente el tasajo y la lana". FERRER, Aldo (2004). *La economía argentina. Desde sus orígenes hasta el siglo XXI*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, p. 73.

y territorial[155]. Centralidad que, como se verá más adelante, se fue viendo reforzada y profundizada con el paso del tiempo, hasta llegar a constituir una verdadera "cabeza de Goliat"[156].

Además, la revolución industrial que había comenzado a desarrollarse en Gran Bretaña a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, demandaba cada vez mayores cantidades de cuero y lana, por lo que el desarrollo del Río de la Plata también se vio favorecido por un nuevo contexto internacional, incorporándose a la economía mundial como proveedor de estas materias primas. A partir de ese momento, es decir, ya en los inicios del siglo XIX, comenzó a desarrollarse una discusión política (aunque con enorme incidencia en todos los aspectos del desarrollo del país) que atravesará toda la historia de ese siglo, y que incluso llega hasta nuestros días: la de aquellos que defendían el "proteccionismo" *versus* aquellos otros que eran partidarios de una posición "librecambista". Dos modos diferentes de concebir el desarrollo del país; uno, priorizando el estímulo de las economías "regionales" (y más tarde la sustitución de importaciones mediante la industrialización); el otro, a partir de la incorporación de la Argentina en el mercado mundial en base a sus ventajas comparativas, y a partir de los principios esbozados por el naciente liberalismo; en particular, en *La riqueza de las naciones* (1776), libro de Adam Smith al que Manuel Belgrano comenzó a referir de modo explícito en el *Telégrafo Mercantil* (1801)[157]. Podría decirse, de hecho, que el liberalismo comenzó a ser la filosofía política más promovida por las élites dirigentes de Buenos Aires, por los hacendados y los sectores comerciales[158].

[155] En su biografía de Juan José Castelli, Fabio Wasserman ofrece un buen retrato de los cambios que experimentó Buenos Aires por aquellos años: "A mediados del siglo XVIII, Buenos Aires estaba experimentando un importante crecimiento: de ser un caserío marginal del Virreinato del Perú, se había convertido en una ciudad de mayor rango e importancia. Tanto es así que, sin dejar de ser una *gran aldea*, fue la urbe hispanoamericana con mayor crecimiento relativo de población en ese período: a principios del siglo XVIII tenía alrededor de cinco mil habitantes, en 1778 alcanzaba los veintiséis mil y en 1810, al producirse la Revolución de Mayo, ya superaba los cuarenta mil. Buena parte de ese crecimiento se debió a la introducción de esclavos traídos por traficantes ingleses y portugueses, pero también, como sucedió con la familia Castelli, fue fruto de la inmigración (en su mayoría varones en busca de nuevas oportunidades ligadas al comercio) que provenía de otras ciudades de América y, en especial, del norte de España". WASSERMAN, Fabio (2011). *Juan José Castelli. De súbdito de la corona a líder revolucionario*. Buenos Aires: Edhasa, p. 20.

[156] La imagen, sobre la que se volverá más adelante, pertenece al ensayista Ezequiel MARTÍNEZ ESTRADA (2001). *La cabeza de Goliat. Microscopía de Buenos Aires*. Buenos Aires: Arte Gráfico Editorial Argentino, [1940].

[157] Cfr. TERÁN, Oscar (2012). *Historia de las ideas en la Argentina. Diez lecciones iniciales, 1810-1980*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.

[158] Basta con señalar, al respecto, el "célebre alegato" que Mariano Moreno desarrolló en la *Representación de los hacendados* (1809), panfleto en el que el -luego- Secretario de la Primera Junta se manifestó como un encendido defensor del libre comercio. Cfr. GOLDMAN, Noemí (2016). *Mariano Moreno. De reformista a insurgente*. Buenos Aires: Edhasa, pp.103-118.

El proceso de la independencia política iniciado el 25 de mayo de 1810, trajo aparejado otra serie de cambios significativos. Buenos Aires, que había adquirido mayor importancia en los últimos años del Virreinato, reforzó su posición dominante en el territorio del país y de la región Litoral, sobre todo por dos factores: el puerto de la ciudad y las tierras fértiles que se ubicaban en la zona centro-norte de la provincia, las primeras en ser ocupadas en los inicios del siglo XIX. Esta situación dio origen a una primera fractura en la estructura económica y política del naciente Estado, lo que repercutió en el desarrollo de la infraestructura: por un lado, un núcleo dinámico, ligado a la ganadería y a la actividad comercial; por el otro, un interior empobrecido y relativamente atrasado, que seguía organizado bajo el viejo esquema colonial. Lo que se tradujo más tarde no sólo en la organización administrativa de la Confederación Argentina, sino también en la disposición de las infraestructuras: a los ríos, que confluían naturalmente en el puerto único[159], se sumarán los rieles, organizados (ya a partir de la segunda mitad del siglo XIX) en un esquema radial en torno a ese mismo destino. Lo que dará como resultado ese "país abanico" al que se refiere Alejandro Bunge, una categoría a la que se volverá en algunas páginas más adelante.

Para ese entonces, es decir, ya en las primeras décadas del siglo XIX, la ciudad de Buenos Aires contrastaba con las escasas poblaciones que se extendían, casi en completo aislamiento, en medio de un inabarcable territorio. Para retomar la célebre metáfora utilizada por Domingo Faustino Sarmiento, las ciudades de la Confederación Argentina podían ser consideradas como pequeños "oasis de civilización" en medio de un desierto, de una bastedad inconmensurable: la pampa. Como supo decir Borges en el Prólogo del *Facundo*:

> Ya que medimos el espacio por el tiempo que tardamos en recorrerlo, ya que las tropas de carretas tardaban meses en salvar los morosos desiertos, [Sarmiento] vio un territorio mucho más dilatado que el de ahora… En las llanuras abonadas por la hacienda salvaje que nutrían, procreaban el caballo y el toro. Ciudades polvorientas, desparramadas casi al azar —Córdoba en un hondón, Buenos Aires en la barrosa margen del río—, remedaban a la distante España de entonces. Eran, como ahora, monótonas: el tablero hispánico y la desmantelada plaza en el medio… En el desierto, esas casi incomunicadas ciudades eran la civilización[160].

Esta disposición "insular" -si se permite la metáfora- dio lugar al desarrollo de una serie de economías cerradas, artesanales, casi de auto-subsistencia, con un bajo nivel de intercambio recíproco. No obstante, la paulatina ocupación del territorio, y la creciente

[159] En un pasaje de *Facundc*, Sarmiento afirma que el nombre de la "Confederación" resultaba casi ficticio, pues la Argentina estaba destinada, por su geografía, a una organización unitaria: "Pero la República Argentina está geográficamente constituida de tal manera, que ha de ser unitaria siempre, *aunque el rótulo de la botella* diga lo contrario. Su llanura continua, sus ríos confluentes a un puerto único, la hacen fatalmente 'una e indivisible'". SARMIENTO, Domingo Faustino (1974). *Facundo*. Buenos Aires: El Ateneo Editorial, [1845], p. 114.

[160] BORGES, Jorge Luis (1974). "Prologo", *Op.cit.*, p. 7.

integración con el comercio mundial, comenzaron a modificar este panorama de manera gradual, aunque la "subordinación"[161] de los pueblos del interior se mantendrá como una constante en el proceso de desarrollo de nuestro país. Hacia el año 1820, alrededor de un cuarto del actual territorio argentino se encontraba ocupado por los descendientes de los españoles y por los criollos; veinte años más tarde, sobre todo a partir de las campañas de conquista y de colonización emprendidas bajo las administraciones de Martín Rodríguez, Bernardino Rivadavia y Juan Manuel de Rosas, el espacio disponible se había ampliado de manera considerable, sobre todo en la zona rural de la provincia de Buenos Aires. Sin embargo, como señalan Aldo Ferrer[162] y Mario Rapoport[163], el proceso de extensión de las fronteras corrió en paralelo con el de la apropiación privada de la tierra, sobre todo a partir de "distintos hitos" históricos, la Ley de Enfiteusis[164]. A partir de estas disposiciones legales, en 1840, se distribuyeron 8.600.000 hectáreas entre tan sólo 293 propietarios, es decir, casi 30 mil hectáreas por persona; en 1857, ocurrió algo similar con las tierras ubicadas más allá de las fronteras. Si a eso se le suman las concesiones gratuitas a partir de los méritos militares exhibidos en las luchas contra el "indio", "la apropiación territorial privada en la provincia de Buenos Aires alcanzó alrededor de 12 millones de hectáreas"[165] en el transcurso de unas pocas décadas. Todas estas tierras, ocupadas sobre todo para la cría de vacas, caballos y ovejas, posibilitaron un desarrollo considerable del espacio bonaerense, siendo el puntapié inicial de un desequilibrio regional que no hará más que consolidarse con el paso del tiempo[166].

[161] Cfr. FERRER, Aldo (2004). *La economía argentina… Op.cit.*, p. 103.

[162] Cfr. FERRER. Aldo (2004). *La economía argentina… Op.cit.*, pp. 76-78.

[163] Cfr. RAPOPORT, Mario (2010). *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2003)*. Buenos Aires: Ediciones Emecé, pp. 41-44.

[164] Esta ley, sancionada en mayo de 1826, establecía un sistema de arrendamiento por el cual grandes extensiones de tierra podían ser alquiladas por pocos "enfiteutas", los que, a través de una reforma lograda en la Asamblea de Representantes en el año 1828, pudieron convertirse en sus propietarios. Para considerar la actuación política e intelectual de Rivadavia, cfr. GALLO, Klaus (2012). *Bernardino Rivadavia. El primer presidente argentino*. Buenos Aires: Edhasa.

[165] FERRER, Aldo (2004). *La economía argentina… Op.cit.*, p. 78.

[166] "La población de las provincias del Litoral creció sostenidamente durante toda la etapa de transición, particularmente en Buenos Aires, ciudad y campaña. Entre 1800 y 1869, fecha del primer censo nacional, la población de las provincias del Litoral -Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos y Corrientes- pasó de aproximadamente 100 mil a 850 mil habitantes, lo que implica una tasa de crecimiento anual acumulativo ligeramente superior al 3%... Dentro del Litoral, Buenos Aires, ciudad y campaña, fue la provincia que creció más sostenidamente. Hacia 1800 su población debía representar alrededor del 50% del total del Litoral y en 1869 la proporción *se* había elevado a casi el 60%. Esto daría una tasa de crecimiento demográfico para la provincia vecina del 3,5% anual entre esos años. El dato puede ser exagerado, debido a la precariedad de la información disponible, pero ilustra claramente acerca de la tendencia en el período". *Ibíd.*, p. 82.

En suma, el período comprendido entre la llegada de los españoles y la conformación definitiva de la República Argentina, hacia la década de 1860, se caracterizó por un creciente desarrollo e integración de la economía colonial en el mercado mundial; un proceso que se aceleró notablemente luego de la independencia. La producción y exportación de materias primas se impuso como el eje central de la economía y del desarrollo de la Argentina a lo largo de muchas décadas, adquiriendo su momento de mayor esplendor durante el período al que la historiografía suele referirse como "agroexportador". Un período que, como se verá en el próximo apartado, dejó profundas huellas en las primeras trazas que surcaron el territorio de nuestro país.

* *

Si se deja de lado el contexto general, y se realiza una vuelta sobre los propios pasos, es posible ofrecer un relato de este mismo período desde una óptica diferente, desde la perspectiva particular de Santa Fe. "Todo el mundo estaba de paso por el Río de Plata", decía Juan José Saer en *El río sin orillas*. La movilidad, entendida aquí como un proceso socio-técnico, se manifiesta en el origen mismo de la ciudad de Santa Fe desde los tiempos de la conquista española. Surgida a partir de una "encrucijada de vías fluviales y terrestres"[167], y evocada como la primera ciudad del Litoral argentino, su fundación representó un punto de inflexión en el proceso de colonización del territorio del Río de la Plata[168]. Tras el surgimiento del fuerte de Asunción, en 1537, y su posterior consolidación como centro urbano y cabecera del gobierno del Paraguay, la creación de Santa Fe respondió a un objetivo bien definido: "abrir puertas a la tierra" para resolver el aislamiento que experimentaba Asunción respecto del resto de los asentamientos de la colonia, comunicando a Paraguay con la salida al Atlántico (a través del Río de la Plata) y con los caminos que se dirigían hacia el Alto Perú (a través de Santiago del Estero y Tucumán)[169]. Las expediciones previas, que marcharon desde Asunción en dirección transversal y directa hacia el oeste, se vieron frustradas al evidenciar serias dificultades naturales. Ante ese panorama, la búsqueda de una ruta alternativa implicó la coordinación de vías fluviales y terrestres, y el

[167] CALVO, Luis María (2012). La ciudad en la conquista del litoral fluvial del Paraná: Santa Fe la Vieja, 1573-1660. En AAVV. *Ciudades y territorio en América del Sur del siglo XV al VII* (pp. 265-302). La Plata, Argentina: Nobuko, p. 295.

[168] Como se ha dicho, la ocupación del actual territorio argentino se originó en la región noroeste, a partir de la corriente colonizadora del Norte proveniente del Virreinato del Perú. Luego de sucesivos traslados y fundaciones conflictivas, la colonización se consolidó con la fundación de Santiago del Estero en 1553. Santa Fe fue la primera ciudad de la región Litoral (luego de la fundación fallida de Buenos Aires, en 1536), fundada en el circuito de la corriente colonizadora del este, proveniente del Atlántico.

[169] Resolver el aislamiento de Asunción fue parte de un proyecto territorial aún mayor. El plan de "abrir puertas a la tierra" consistió en comunicar las tierras sudamericanas, que habían sido colonizadas desde el océano Pacífico, con la salida al Atlántico y, por lo tanto, con la ruta más cercana a España.

establecimiento de un nudo articulador entre ambos sistemas de comunicación, el fluvial y el terrestre, en un punto intermedio del Río Paraná, y a mitad del camino hacia el Río de la Plata **(Figura 2.1).**

De estas expediciones, dirigidas por Juan de Garay, resultó la fundación de Santa Fe en 1573, a orillas del río los Quiloazas (hoy San Javier), impulsando un proceso de ocupación del Litoral argentino con la fundación de otras ciudades sobre el mismo eje fluvial del Paraná: Buenos Aires (1580) y San Juan de Vera de las Siete Corrientes (1588). Tras su fundación, y definida la ruta navegable a través de los ríos Paraguay y Paraná, la segunda acción en el plan de "abrir puertas a la tierra" consistió en la exploración, apertura y trazado de caminos terrestres hacia el oeste y hacia el sur de Santa Fe. De estas aspiraciones nacieron, por un lado, los caminos hacia las ciudades de Santiago del Estero y de Córdoba, habilitando así la comunicación con San Miguel de Tucumán, con Lima y con el oeste cordillerano[170]. Por otra parte, y de manera posterior, se originó el camino que conducía hacia el Puerto de Buenos Aires en forma paralela a la costa del Río Paraná. A su vez, otros caminos secundarios partían de la ciudad atravesando chacras y estancias hacia los establecimientos rurales[171].

A pesar del desarrollo urbano alcanzado tras la fundación[172], ochenta años más tarde, diversos factores (conflictos con poblaciones originarias, plagas de langostas que arruinaron sembrados y cosechas, pestes que diezmaron a la población, inundaciones periódicas que destruyeron las zonas ribereñas) motivaron el traslado de la ciudad a un sitio más conveniente. Sin embargo, existe cierto consenso en que la causa determinante del traslado fue el de la localización de Santa Fe, la cual resultaba desfavorable respecto de las rutas económicas del Paraguay, Tucumán y Perú. El trayecto entre el emplazamiento del antiguo sitio y el acceso a los caminos de Córdoba y Santiago del Estero, ubicado más al sur, resultó un obstáculo para el tránsito de carretas (medio principal de transporte terrestre), disminuyendo el intercambio comercial y debilitando el rol asumido por Santa Fe en tanto punto de encuentro de los diversos caminos[173]. Iniciada la mudanza, hacia mediados del siglo XVII, la ciudad

[170] Cfr. CECCHINI, Ana María (18 de abril de 2011). Santa Fe y el trazado de los primeros caminos al oeste. *Diario El Litoral. Especial: Santa Fe en la gestación y desarrollo de la Argentina*, pp. 1-4.

[171] Cfr. CALVO, Luis María (2012). La ciudad en la conquista…*Op.cit.,* pp. 295-296.

[172] A mediados del siglo XVII, la población ascendía a 1.500 habitantes. La dinámica y el desarrollo de la ciudad dependía del intercambio comercial con Paraguay y Tucumán, y del abastecimiento de mulas al mercado altoperuano. Cfr. CALVO, Luis María y COLLADO, Adriana (2005). Santa Fe. Fundación, traslado y modernización. En M.L. Bertuzzi. (Comp.), *Ciudad y urbanización. Problemas y potencialidades* (pp.48-56). Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral.

[173] Cfr. CALVO, Luis María (2003). *La construcción de una ciudad hispanoamericana. Santa Fe la Vieja entre 1573-1660.* Santa Fe: Ediciones UNL.

quedó definitivamente trasladada en 1660, desde su sitio de fundación (a unos 5 kilómetros al sur de la hoy ciudad de Cayastá) hasta su emplazamiento actual, 80 kilómetros al sur de dicha ciudad, bajando por el cauce del Río Paraná[174] **(Figura 2.2).**

Tras dos años de iniciada la mudanza, en 1653 se formalizó el reparto de los solares urbanos y las 94 tierras de labranza, reproduciendo la estructura originaria y la distribución catastral de la ciudad abandonada[175]. El sitio elegido para el nuevo trazado fue la confluencia del Riacho Santa Fe y la desembocadura del Río Salado, enmarcado hacia el Este por la Laguna Grande de los Saladillos (hoy Laguna Setúbal). Asimismo, la ciudad se asentó sobre el borde este, en la parte más alta del terreno, y alejada del Río Salado y sus anegadizos. Sin embargo, fueron inevitables los esfuerzos por vadear estas tierras para conectar el nuevo asentamiento con los caminos terrestres que se dirigían a Córdoba, Santiago del Estero y Buenos Aires, con el propósito de reactivar el tráfico comercial proveniente, principalmente, del Paraguay. De los distintos cruces sobre el Río Salado (Ziburu, Aguirre, Las Piedras, Mihura)[176], el cruce ubicado en dirección oeste a la traza fundacional de Santa Fe comenzó a adquirir un mayor protagonismo en la movilidad de la región. Conocido originariamente como El Paso, este cruce dio lugar a la formación del poblado de Santo Tomé.

Superados los conflictos con los pobladores originarios (mocovíes y abipones), luchas que retrasaron el desarrollo y crecimiento de la ciudad en las primeras décadas del siglo XVIII, Santa Fe experimentó un período de auge económico vinculado al corredor fluvial del Río Paraná. En 1739, la ciudad fue declarada Puerto Preciso, obligando a todas las embarcaciones que atravesaban el Paraná hacer una escala en el Puerto de Santa Fe. Este privilegio reforzó el rol asumido por la ciudad desde su fundación como nudo articulador de comunicaciones, impulsando la reanudación y finalización

[174] Tres siglos después del abandono del sitio fundacional, la antigua ciudad fue recuperada a partir de las excavaciones dirigidas por Agustín Zapalla Gollán, en 1949. Posteriormente, el sitio fue expropiado por el gobierno provincial y declarado Monumento Histórico Nacional, en 1957. Actualmente, es preservado como Parque Arqueológico y destinado a la investigación y a la educación de los jóvenes a través de recursos museográficos y didácticos. Cfr. GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE (s/f). *Parque Arqueológico Santa Fe La Vieja.* Santa Fe: Ministerio de Innovación y Cultura de la Provincia de Santa Fe, Secretaría de Producciones, Industrias y Espacios Culturales. Recuperado de http://www.santafelavieja.gob.ar/parque-arqueologico.

[175] Santa Fe fue la primera ciudad del Litoral fundada en América de acuerdo con el modelo español. Su traza urbana consistió en una cuadrícula rectangular conformada por once manzanas de norte a sur y seis manzanas de este a oeste. Según la tradición, la plaza de las ciudades ribereñas debía emplazarse a una cuadra de la orilla del litoral marítimo o fluvial. Por lo tanto, en las cercanías del río de los Quiloazas en el caso de la primera traza fundacional, y del Riacho Santa Fe en el caso de la ciudad trasladada, ambos cursos de agua afluentes del Río Paraná. Cfr. CALVO, Luis María (2003). *La construcción de una ciudad...Op.cit.,* pp. 38-39.

[176] Cfr. ROVERANO, Andrés (1961). *Santo Tomé. El paso histórico de Santa Fe de la Vera Cruz.* Santa Fe: Castellví S.A, p. 110.

de importantes obras edilicias a partir del incremento de los ingresos adquiridos por medio de la recaudación fiscal. Durante los años de funcionamiento de la ciudad como Puerto Preciso, la jerarquía de su posición geográfica, en tanto enclave indispensable de la movilidad en el Virreinato del Alto Perú, reafirmó su condición de "encrucijada natural" en el contexto del litoral argentino[177].

No obstante, este ciclo de predominio territorial tuvo su fecha de caducidad. Tras la creación del Virreinato del Río de la Plata, en 1776, y la designación de Buenos Aires como su capital, Santa Fe perdió el privilegio de Puerto Preciso, quedando anulado su funcionamiento en 1780. El Puerto de Buenos Aires absorbió el flujo comercial y monopolizó la actividad económica y comercial de la región. Por su parte, Santa Fe inició un proceso de estancamiento y de decadencia económica que se reflejó en la paralización de obras edilicias y en el deterioro de la dinámica urbana. Blanca Gioria[178] explica que, mientras la ciudad gozaba de la prerrogativa, circulaban por la ciudad alrededor de 900 carretas con mercancías, lo que motivaba una gran movilidad de personas, la cría de ganado, las actividades en las chacras y la construcción de nuevas viviendas, entre otras actividades urbanas. Hacia 1784, sostiene la autora, sólo unas 20 carretas integraban el flujo de tránsito habitual en la ciudad, y unos pocos navíos pequeños ingresaban para comercializar productos menores. La encrucijada ya no era el centro.

Hacia 1800, cuando Córdoba ya rondaba los 10.000 habitantes y Buenos Aires los 40.000, Santa Fe alcanzaba la modesta suma de los 4.000. Los edificios públicos más significativos, en su sencillez y en su modesta escala, dejaban en evidencia la poco floreciente situación que atravesaba la ciudad, y recién en la segunda y en la tercera década del siglo XIX, el Cabildo y la Iglesia Matriz adquirirán cierto protagonismo como elementos jerárquicos en la escena urbana, aunque la originaria Plaza de Armas no será mucho más que un espacio vacío en medio del modesto tejido urbano. La ciudad, "rodeada de agua", sólo contaba con una calle empedrada; no existía el servicio de alumbrado público, no había ninguna sala de espectáculos y no se editaba ningún periódico. En palabras de Griselda Tarragó:

> La pequeña ciudad de Santa Fe presentaba, a principios del siglo XIX, un aspecto bastante precario: una urbanización con forma alargada de SO a NE y rodeada de agua, en la que sólo había una calle enguijarrada. La mayoría de las casas eran de parca construcción, con tapiales de barro al frente, jardín, paredes también de barro y caña, en general techadas con paja. Sólo los edificios importantes, como las iglesias de San Francisco, de San Jerónimo, de

[177] Cfr. GIORIA, Blanca (2009). *La construcción del espacio geográfico de la ciudad de Santa Fe 1573-2007*. Santa Fe: Ministerio de Innovación y Cultura, Gobierno de Santa Fe, p. 40.

[178] Cfr. GIORIA, Blanca (2009). *La construcción del espacio....Op.cit.,* p. 43.

> La Merced y la matriz, más alguna casa particular, como las de los Aldao o los Diez de Andino, presentaban un aspecto más lúcido[179].

Al primer plano urbano dibujado por José Arias Troncoso durante el período colonial (1787), le sucederán dos más en los primeros tiempos de la independencia: el del capitán de navío Eustaquio Giannini (1811), realizado a pedido de Manuel Belgrano (quien pasó por la ciudad de camino hacia Paraguay), y el de Marcos Sastre (1824). Estos dos últimos pondrán de manifiesto que el escaso crecimiento poblacional experimentado por la ciudad tras haber perdido el privilegio del Puerto Preciso, se corresponde con un estancamiento paulatino en el desarrollo de la planta urbana, de baja densidad, ya que la expansión detectada en un período de cuarenta años es más bien escasa.

> Esta representación [de 1811] registró un enclave urbano de unas cincuenta manzanas -quince de largo y de dos a cinco de ancho- con su área de quintas al oeste, dos corrales en los extremos, rancherías en las áreas aledañas, la compacta formación de los conventos y templos en torno a la plaza principal y el casco central con una mayor densidad de ocupación. El área residencial presentaba centros de manzanas libres y un desarrollo edilicio perimetral sobre la línea de construcción. La ciudad tenía una trama abierta, con una baja densidad en la relación espacio-superficie y con la presencia de jardines y espesos montes de naranjos y limoneros. En 1824, según el plano elaborado por Marcos Sastre, el tejido urbano alcanzaba unas 80 manzanas. En él se observan detalles de la traza conformada por la implantación de edificios públicos y domésticos, donde todavía predominaban los grandes espacios abiertos, patios, huertas y quintas[180].

En suma, durante la primera mitad del siglo XIX no se exhibió un cambio significativo en la imagen urbana de Santa Fe, ni en la calidad de vida de sus habitantes. Las modificaciones fueron lentas, y la población creció de manera escasa: de los 4.000 habitantes con los que contaba a principios de siglo, pasó a 6.000 en 1858, año en el que se realizó el primer empadronamiento provincial[181]. Asimismo, el emplazamiento del puerto -en las inmediaciones de la intersección entre las actuales calles Lisandro de la Torre y Rivadavia-, con la que se buscaban mejores condiciones fluviales para el arribo de embarcaciones de mayor porte, había comenzado a desplazar la dinámica de crecimiento urbano hacia el norte. Esta situación había producido una suerte de

[179] TARRAGÓ, Griselda Beatriz (2011). La Santa Fe Criolla. En D. Macor. (Dir.), *Signos santafesinos en el Bicentenaric.* Santa Fe: Espacio Santafesino Ediciones, p. 92.

[180] *Ibíd.*, p. 92.

[181] Si se tiene en cuenta los datos de la jurisdicción provincial, las cifras son las siguientes: "Los datos de la época [posterior a la Revolución de Mayo] asignan una población de cerca de 20.000 personas para Entre Ríos, 35.000 para Corrientes y sólo unas 15.000 para Santa Fe, que por entonces se limitaba a una escasa franja junto al río, mientras que la parte norte se encontraba bajo el control de pueblos indígenas. Para calcular la cantidad de diputados para el Congreso de 1824, se tomó como la población total este último número. Para 1849 no había variado sustancialmente, y la cifra apenas ascendía a 19.720. Recién en 1859 se podría hablar de algún crecimiento más respetable que subía ese número a 41.261 personas". *Ibíd.*, p. 93.

escisión entre la "ciudad vieja", en torno a la Plaza Mayo, y la "ciudad nueva", en las inmediaciones del área portuaria, cuyo eje divisorio era la actual calle Mendoza.

Tras la batalla de Caseros y la caída de Rosas, con la instalación del gobierno de la Confederación en la ciudad de Paraná y luego de haber sido la sede del Congreso que sancionó la Constitución Nacional de 1853, la situación de Santa Fe comenzó a modificarse de manera paulatina. Sobre todo, a partir del año 1856, momento en el que comenzó (con la fundación de Esperanza) la instalación de una vasta red de colonias agrícolas; las que en menos de medio siglo produjeron un "crecimiento explosivo" de la población y de la producción en el centro del territorio provincial[182]. Crecimiento a partir del cual la ciudad (y el puerto) de Santa Fe se volverá a convertir en un nudo de especial importancia para la comunicación y el intercambio de los productos de la región. A lo que se sumará, con la aparición y llegada del ferrocarril, una modificación sustancial en los sistemas de transporte.

1.2. Entre estancias, colonias y caminos de hierro: Santa Fe en el proceso modernizador

Durante la segunda mitad del siglo XIX, sobre todo a partir de las últimas dos décadas, la Argentina comenzó a experimentar una serie de transformaciones (económicas, políticas, productivas y sociales) que se materializaron en la estructura del territorio nacional, profundizando la centralidad de Buenos Aires respecto de las provincias del interior del país[183]. Luego de la segunda revolución industrial europea (concentrada

[182] Los inicios del plan se remontan al año 1853, en el que se produjo la firma de un "Contrato de Colonización" entre la provincia de Santa Fe y el empresario Aarón Castellanos, lo que dio origen a la primera colonia agrícola del país, Esperanza, fundada en 1856 con 150 familias de inmigrantes franceses y alemanes. Un año más tarde, en 1857, la provincia firmó un contrato con la empresa suiza Beck y Herzog, a partir del cual se fundó Colonia San Carlos. En los años siguientes, en base a este sistema, se establecieron más de treinta colonias en las zonas más próximas a la capital de la provincia, así como también sobre la costa del río San Javier, como Colonia Cayastá. Como señala Adriana Collado: "Para evaluar la incidencia de este proceso en el desarrollo de la Provincia de Santa Fe en la segunda mitad del siglo pasado [XIX], resultan elocuentes algunas cifras referidas al crecimiento poblacional de ese período; en el Censo Confederal realizado en la provincia en 1858, recién iniciado el plan colonizador, la población apenas alcanzaba los 41.000 habitantes, número que se multiplicará por diez en menos de cuarenta años, ya que en el Segundo Censo Nacional de 1895, la provincia contaba con casi 400.000 habitantes, de los cuales una muy alta proporción eran extranjeros (42% del total y 51% de la población rural). Igualmente demostrativas resultan las cifras de superficie cultivada para la agricultura, que aumentaron explosivamente de las escasas 8.500 Ha productivas en 1863 a las 1.650.000 Ha de 1895". COLLADO, Adriana (2004). Colonia Agrícola. En J.F. Liernur y F. Aliata (Dir.), *Diccionario de Arquitectura, tomo C-D* (pp.106-107). Buenos Aires: Arte Gráfico Editorial Argentino, p. 107.

[183] Como señala Ferrer, "La subordinación definitiva del interior *se* produciría sólo en la etapa de la economía primaria exportadora, cuando las corrientes inmigratorias y la vigorosa expansión de las exportaciones agropecuarias de la zona pampeana convirtieron al Litoral en el centro dinámico indiscutido del desarrollo del país. Los ferrocarriles, por su parte, barrerían

fundamentalmente en Gran Bretaña), y en un marco en el que se produjeron muy importantes redefiniciones de la economía mundial, Argentina se insertó en la dinámica global como productora y exportadora de carnes y cereales. La vieja economía colonial, con su aislamiento y sus producciones destinadas casi a la auto-subsistencia, fue cediendo paso ante el desarrollo de un nuevo modelo productivo basado en la explotación agraria de grandes territorios, el cual se veía favorecido por el potencial que representaba la extensa llanura pampeana (conquistada a lo largo de toda la centuria a partir de sucesivas campañas "al desierto") en el marco del mercado internacional. Al mismo tiempo, el desarrollo y consolidación de la "economía primaria exportadora" (para retomar la categoría de Ferrer)[184] entre 1860 y 1930, fue simultáneo al despliegue de procesos que transformaron los espacios urbanos y la movilidad territorial.

En términos de José Luis Romero, esta es la época en la que las "ciudades patricias", nacidas luego de la independencia de los países de *nuestra América*, dejó paso a las "ciudades burguesas"; una época en la que muchas ciudades latinoamericanas comenzaron a experimentar cambios significativos, "no sólo en su estructura social, sino también en su fisonomía"[185]. La población creció y se hizo más heterogénea, multiplicando sus actividades y alterando el paisaje urbano, poniendo en crisis algunas costumbres tradicionales y ampliando el espectro de ideas en los diferentes grupos que comenzaron a dar forma a las sociedades urbanas. En estas ciudades, añade Romero, se respiraba un aire nuevo, se sentía la magnitud del cambio que las nuevas circunstancias promovían; ellas estaban "embriagadas por el vértigo de lo que se llamaba el progreso"[186]. Asimismo, señala el autor, una mirada más detenida de la cuestión deja en claro que el fenómeno de modernización no se produjo de manera uniforme, sino que se vio más bien circunscripto a aquellas ciudades vinculadas al naciente modelo económico, y en las cercanías de los puertos:

> Era mucho lo que en Latinoamérica no cambiaba, sobre todo en las vastas zonas rurales, pero también en muchos centros urbanos. Fueron las ciudades las que cambiaron, y en particular las grandes ciudades. Porque el cambio estaba estrechamente vinculado con cierta transformación sustancial que se operó por entonces en la estructura económica de casi todos los países latinoamericanos y repercutió particularmente sobre las capitales, sobre los puertos, sobre las ciudades que concentraron y orientaron la producción de algunos productos muy solicitados en el mercado mundial. Fue, ciertamente, la preferencia del mercado mundial por los países productores de materias primas y consumidores virtuales de productos manufacturados lo que estimuló la

con las distancias, última línea de defensa del aislamiento del interior". FERRER, Aldo (2004). *La economía argentina… Op.cit.*, p. 103.

[184] Cfr. FERRER, Aldo (2004). *La economía argentina… Op.cit.*, p. 107.

[185] ROMERO, José Luis (2010). *Latinoamérica: las ciudades… Op.cit*, p. 247.

[186] *Ibíd.*, p. 247.

> concentración, en diversas ciudades, de una crecida y variada población, lo que creó en ellas nuevas fuentes de trabajo y suscitó nuevas formas de vida, lo que desencadenó una actividad desusada hasta entonces y lo que aceleró las tendencias que procurarían desvanecer el pasado colonial para instaurar las formas de la vida moderna[187].

Por un lado, la llegada de inmigrantes europeos atraídos por las nuevas oportunidades que ofrecía el "granero del mundo" ante los problemas y los conflictos desatados en las principales ciudades de la Europa industrializada; por el otro, la incorporación del ferrocarril, en tanto sistema de transporte que resultaba indispensable para el traslado de la producción proveniente del interior del país hacia el Puerto de Buenos Aires. He allí los dos elementos que definieron una dinámica de disposición radial que consolidó la concentración espacial del capital y la consecuente formación de una "estructura latifundista"[188]. La combinación de ambos procesos derivó en un modelo que, si bien generó cierta prosperidad y modernización de la vida urbana, también sentó las bases de la concentración de la riqueza en las ciudades y en el país.

En términos generales, mientras las grandes fortunas (fundamentalmente de Buenos Aires) capitalizaron el mercado inmobiliario, los trabajadores rurales y los inmigrantes recién llegados experimentaron importantes dificultades para acceder a la propiedad de la tierra, tanto urbana como rural[189]. Esta incapacidad por contener a una población en aumento, y la fuerte dependencia económica respecto del mercado internacional revelarán las limitaciones del modelo, principalmente en períodos de crisis mundiales y redefiniciones globales.

[187] *Ibíd.*, pp. 247-248.

[188] Cfr. RAPOPORT, Mario (2010). *Historia económica… Op.cit.*, p. 43-44.

[189] Como ya se ha señalado, la ocupación territorial de la pampa argentina culminó durante la "conquista del desierto" liderada, en la década de 1870, por el general Julio Argentino Roca. Como señala Ferrer: La concentración de la propiedad de la mayor parte de las mejores tierras de la región pampeana, previa al ingreso masivo de inmigrantes y de la inserción del país en el mercado mundial, resultó decisiva para la evolución posterior del país. La ley 947 de 1878 autorizó a emitir un empréstito internacional garantizado por tierras. Cada título de 400 pesos daba derecho a una legua cuadrada, (2.500 hectáreas) y la suscripción mínima era de cuatro títulos por 10 mil hectáreas. En 1882 se realizó un remate de tierras en las embajadas argentinas de Londres y París con un tope de 40 mil hectáreas por comprador y lotes de entre 25 y 400 hectáreas para la agricultura, norma eludida mediante la figura del testaferro. Por último, en 1885, una ley de premios para los militares participantes de la *campaña del desierto* asignó 8.000 hectáreas a los jefes y 100 a los soldados, tierras que fueron en su mayor parte vendidas por sus endeudados beneficiarios a compañías inmobiliarias". FERRER, Aldo (2004). *La economía argentina… Op.cit.*, p. 127. Como consecuencia de este proceso, afirma Romain Gaignard, "la totalidad de las tierras de la pampa ya tenía dueño en 1884… [A partir de ese momento], el país no tiene más tierra agrícola que ofrecer a los inmigrantes europeos que comienzan a llegar en olas cada vez más poderosas, atraídos por la perspectiva de hacerse de una propiedad en las tierras vírgenes que la Argentina acababa de incorporar al espacio nacional". GAIGNARD, Romain (1989). *La pampa argentina. Ocupación – Poblamiento – Explotación, de la conquista a la crisis mundial (155C-1930).* Buenos Aires: Ediciones Solar, p. 253.

Pero véase este proceso con mayor detalle. Como ya se ha indicado, la posibilidad de aprovechar el ganado cimarrón con fines comerciales fue el puntapié inicial de lo que luego sería denominado como el "modelo primario exportador". En un período comprendido, *grosso modo*, entre 1860 y 1930 (es decir, entre la conformación definitiva de la República Argentina y el golpe militar que derrocó al dirigente radical Hipólito Irigoyen), la economía de nuestro país basó el incremento de su riqueza en la unidad productiva de las estancias y en las colonias agrícolas, ya que la exportación de los productos derivados de este tipo de explotación (el cuero, la lana, la carne y los cereales) fueron la base sobre la que se desarrolló la Argentina hasta la crisis mundial que se desencadenó entre finales de la década de 1920 y principios de 1930. En efecto, como se ha dicho, tras la segunda revolución industrial, los países centrales habían comenzado a demandar cada vez más cantidad de productos primarios como los que producía Argentina, situación a partir de la cual la actividad agropecuaria y la región del Litoral experimentaron un desarrollo notable. Muy superior y desigual al de las demás regiones de nuestro país[190].

Para poder llevar adelante la explotación agrícola del Litoral, sin embargo, primero fue necesario generar las condiciones políticas que garantizaran la paz interior. En otras palabras, resultó imprescindible resolver de una vez por todas los conflictos que se habían originado tras la Revolución de Mayo de 1810, y que, tras varias décadas de "anarquía" y enfrentamientos internos -de aquella emblemática división facciosa entre "unitarios" y "federales"-, encontraron su resolución entre las décadas de 1850 y 1860: primero, mediante la sanción de la Constitución Nacional (1853), luego, tras la victoria del ejército de Buenos Aires en la batalla de Pavón (1861), con la consolidación definitiva de la República Argentina[191]. Al año siguiente de aquella última batalla, en la que Justo José de Urquiza fue derrotado por el ejército liderado por Bartolomé Mitre, éste último se convirtió en el primer presidente del país unificado, generando las condiciones necesarias para su desarrollo. En efecto, luego de las tres presidencias inaugurales de Mitre (1862-1868), Sarmiento (1868-1874) y Nicolás Avellaneda (1874-1880), en las que el modelo de país diseñado por la Generación del 37 se puso en práctica[192], este período se completó a partir de 1880, año en el que se federalizó la

[190] Para considerar "el quiebre del equilibrio interregional" que se produce en este período, cfr. FERRER, Aldo (2004). *Historia económica… Op.cit.*, pp. 173-178.

[191] Para considerar los ribetes de este período fundacional, cfr. TERNAVASIO, Marcelo (2015). *Historia de la Argentina, 1806-1852… Op.cit.* Para considerar los avatares históricos del período inmediatamente posterior, cfr. SABATO, Hilda (2012). *Historia de la Argentina, 1852-1890*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.

[192] La idea pertenece a Romero: "La acción de los primeros tres presidentes constitucionales de la nación unificada –desde 1862 a 1880- no fue sino la realización de la política postulada por aquel movimiento que se inició en 1837". ROMERO, José Luis (2010). *Las ideas políticas en argentina*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, [1956], pp. 133-134.

ciudad de Buenos Aires y se inició la primera presidencia de Julio Argentino Roca (1880-1886)[193].

Según señala Romero, este programa político (que "a partir de la presidencia de Mitre comenzó a cumplirse con una intensidad febril")[194] se propuso transformar la realidad y crear una estructura de país civilizado con el fin de dar a luz una nación moderna. Para tal fin, los "estadistas argentinos de entonces" se propusieron resolver una serie de acuciantes problemas; en particular, la baja densidad de población, el aislamiento y el atraso económico, la ausencia de ordenación legal del Estado y la inexistencia de educación básica. Para resolver estas dos últimas cuestiones, que en este análisis se dejarán de lado, se sancionaron toda una serie de disposiciones legales como el Código Civil (1869), el Código Penal (1881), la ley de Matrimonio Civil (1888) y la ley de educación laica, conocida como "ley 1.420" (1884); para resolver las dos primeras, se apeló a la llegada de inmigrantes y a la promoción de la inversión extranjera con el fin de desarrollar la infraestructura ferroportuaria.

Amparadas en la máxima acuñada por Juan Bautista Alberdi, para quien "gobernar es poblar"[195], las primeras administraciones del país unificado asumieron el compromiso de "hacer desaparecer el desierto", promoviendo una activa política inmigratoria, cuya eficacia parecía determinar el éxito o el fracaso de toda la gestión. En efecto, según los datos aportados por diversos historiadores, entre mediados del siglo XIX y el inicio de la Primera Guerra Mundial, el saldo neto de los inmigrantes llegados a la Argentina fue de 3,3 millones[196], lo que ubicó a nuestro país entre los máximos receptores de

[193] Bajo el liderazgo de la figura de J.A. Roca se organizó una coalición dominante, el Partido Autonomista Nacional (PAN), ligada a los sectores hegemónicos de la sociedad de la época, los cuales también se encontraban fuertemente ligados a los capitales extranjeros. Se inauguró de este modo un período al que se conoce como "régimen oligárquico", el cual perduró hasta la primera presidencia de Hipólito Irigoyen (1916-1922), primer presidente electo bajo la "Ley Sáenz Peña".

[194] ROMERO, José Luis (2010). *Las ideas políticas… Op.cit.*, p. 165.

[195] En efecto, el título del capítulo XXXI de las *Bases* es: "En América gobernar es poblar". En ese marco, Alberdi afirma lo que sigue: "¿Qué nombre daréis, qué nombre merece un país compuesto de doscientas mil leguas de territorio y de una población de ochocientos mil habitantes? Un desierto ¿Qué nombre daréis a la Constitución de ese país? La Constitución de un desierto. Pues bien: ese país es la República Argentina; y cualquiera que sea sus Constitución no será otra cosa por muchos años que la Constitución de un desierto. ¿Pero, cuál es la Constitución que mejor conviene al desierto? La que sirve para hacerlo desaparecer. […] Así, en América gobernar es poblar. Definir de otro modo el gobierno, es desconocer su misión sudamericana". ALBERDI, Juan Bautista (2007). *Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina*. La Plata: Terramar [1852], pp. 211-212.

[196] En cuanto a la distribución, indica Ferrer: "Del saldo inmigratorio neto de 3.300.000 personas entre 1857 y 1914, el 90% se radicó en la región pampeana y, de ésta, alrededor de una cuarta parte en las zonas rurales de la misma. De este modo, del total de inmigrantes que se incorporaron definitivamente al país entre esos años, alrededor de 800 mil quedaron en zonas rurales de la región pampeana. Bajo el fuerte estímulo de la incorporación de inmigrantes, la población rural de la región pasó de aproximadamente 600 mil habitantes en 1869, a 1.300.000

toda América, sólo detrás de Estados Unidos y Canadá[197]. Si se amplía un poco el período y se toma en cuenta los números brutos, el total de inmigrantes registrados por la Dirección de Inmigración ascendió, entre 1857 y 1939, a 6.756.712 personas[198]. En ese contexto, la tasa neta de inmigración tendió a superar en forma holgada al crecimiento vegetativo de la población, llegando incluso a duplicarla en diversos períodos específicos, como el quinquenio 1885-1890. En efecto, según señala Mario Rapoport, los saldos migratorios, que hasta 1880 no habían excedido los 10.000 inmigrantes anuales, experimentaron un crecimiento geométrico en los años posteriores: durante la década de 1880-1890, llegaron a un promedio anual de 64.000 personas; durante la primera década del siglo XX, alcanzaron un promedio de 112.000 inmigrantes anuales[199].

Como consecuencia de ello, si se analiza los datos registrados en los primeros tres censos nacionales (1869, 1895 y 1914), se puede observar una serie de cambios notables en la estructura de la población argentina. En primer lugar, un crecimiento muy rápido de la población total, que se multiplica casi por cinco en tres décadas y media, pasando de 1,7 millones en 1869 a 7,8 millones en 1914, habiendo sido de 3,9 millones en 1895. En segundo lugar, se observa un notable crecimiento del porcentaje de extranjeros, que llegan a casi un tercio de la población total al final del período. En efecto, los inmigrantes, que en 1869 eran tan sólo 210.000 (un 12,1% de la población), eran poco más de 1 millón en 1895 (25,4% del total) y alcanzan la cifra de 2.357.952 (29,8% de la población) en 1914. Por último, se observa una importante disminución de la población rural y el consecuente crecimiento del porcentaje de población urbana, que pasa del 33% del total en 1869 al 58% en 1914[200].

en 1895 y 1.900.000 en 1914, cuando culmina el proceso inmigratorio y el desarrollo de la etapa". FERRER, Aldo (2004). *La economía argentina… Op.cit.*, p. 145.

[197] Cfr. RAPOPORT, Mario (2010). *Historia económica… Op.cit.*, p. 57.

[198] *Ibíd.*, p. 54.

[199] *Ibíd.*, p. 55.

[200] Según señala Rapoport, este fenómeno se vincula con otro que ya se ha mencionado; el de la rápida distribución y apropiación de la tierra pampeana. "El acceso a la propiedad de la tierra se había vuelto extremadamente difícil porque las principales tierras ya estaban distribuidas y la valorización de su precio, originada en principio por su puesta en explotación, pero también por la especulación, imposibilitaban su adquisición. Por el contrario, la creciente demanda del sector urbano, especialmente en Buenos Aires y otras ciudades, como consecuencia del desarrollo de la infraestructura y de las actividades terciarias y de la paulatina ampliación del mercado interno, fue un polo de atracción para el inmigrante, aunque no coincidiera con los objetivos iniciales de la política inmigratoria. Esto contribuyó, entre otras razones, a que la población urbana creciera a un ritmo más sostenido que la rural y, hacia 1914, llegara a superarla con cierta amplitud". RAPOPORT, Mario (2010). *Historia económica… Op.cit.*, p. 57.

La llegada de estos nuevos habitantes[201] se vio acompañada por una creciente *extranjerización* de la economía argentina. En efecto, ésta no sólo se encontraba cada vez más vinculada al mercado mundial a través de la exportación de productos provenientes de la agricultura y la ganadería, sino que también comenzó a contar con la creciente presencia de capitales extranjeros, capitales que llegaban a nuestro país en forma de inversiones destinadas al desarrollo de la infraestructura ferroportuaria[202], la cual resultaba imprescindible el funcionamiento pleno del modelo agroexportador[203]. Los países industrializados, en especial Gran Bretaña y los Estados Unidos, instalaron empresas procesadoras de granos, frigoríficos y bancos, al tiempo que realizaron importantes obras vinculadas a los trenes y a los barcos. El ferrocarril fue, en tal sentido, uno de los proyectos más importantes en el que se volcaron las inversiones[204]. El tendido de las vías en la Argentina, como se dijo antes, se dispuso bajo una estructura radial, dado que las cabeceras de todas las empresas ferroviarias tenían su destino final en Buenos Aires. En una palabra, la función principal de estos caminos de hierro era comunicar todas las zonas de producción agrícola y ganadera con el principal puerto del país, desde donde esos productos partían con dirección hacia Europa. De esta manera, el tendido de la red ferroviaria contribuyó de manera notable

[201] Quienes no sólo iniciaron la conformación de una incipiente clase obrera, sino que también trajeron consigo toda una serie de ideas políticas (socialistas, anarquistas…); ideas que, poco a poco, comenzaron a producir conflictos al interior del régimen oligárquico. Atentos a esta situación, en 1912, Carlos Pellegrini y Roque Sáenz Peña promovieron la sanción de la ley de voto masculino, secreto y obligatorio, a partir de la cual los hijos de los recién llegados llevaron al poder a Hipólito Irigoyen (1916-1922), candidato de la Unión Cívica Radical.

[202] "Entre 1880 y 1911 en Argentina se construyeron y pusieron en funcionamiento los puertos ultramarinos Buenos Aires, La Plata, Rosario, Santa Fe, Bahía Blanca y San Nicolás. Dicha infraestructura portuaria fue uno de los protagónicos dispositivos del proceso modernizador que sirvió instrumentalmente a la integración del país y a la asimilación de su vida económica a los mercados internacionales" FEDELE, Javier (2009). *Ciudad y Río. La construcción histórica de un paisaje (Santa Fe, 1886-1952)* (Tesis doctoral). Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, p. 75.

[203] "En 1913, el total de capitales extranjeros invertidos en la Argentina representaba el 8,5% de las inversiones extranjeras de los países exportadores de capital en todo el mundo, el 33% de las inversiones extranjeras totales en América Latina y el 42% de las inversiones del Reino Unido en la misma región. En algunos años determinados dentro de ese período, el flujo de inversiones extranjeras a la Argentina llegó a tener tal magnitud como para absorber, en el año 1889, del 40% al 50% de las inversiones totales del Reino Unido en el exterior que, en ese mismo año, originaba la mayor parte del flujo internacional de capitales". FERRER, Aldo (2004). *La economía argentina…Op.cit.*, p. 122.

[204] "Del capital existente en 1913, el 36% estaba invertido en ferrocarriles, el 31% en títulos gubernamentales y en servicios públicos el 8%. Esto es, del total de la inversión extranjera aproximadamente el 75% estaba destinado a proporcionar el capital básico de infraestructura en transportes y servicios públicos y, a través de la absorción de títulos del gobierno, a articular política y económicamente al país mediante el financiamiento de la inversión y el gasto público. El 25% restante estaba compuesto por inversiones en comercio e instituciones financieras (20%) y en actividades agropecuarias (5%). Los capitales extranjeros predominaban en la industria frigorífica, en el acopio interno de granos y en su comercialización internacional y en los ferrocarriles, es decir, en segmentos clave de la cadena de agregación de valor de la producción primaria". *Ibíd.*, p. 130.

a consolidar el proceso de concentración económica y poblacional de la Argentina[205], así como también la centralización territorial que había comenzado a desarrollarse hacia estas latitudes por lo menos hacía un siglo, con la instauración de Buenos Aires como capital del Virreinato del Río de la Plata. Un proceso que, desde una perspectiva de *larga duración*, incluso podría remontarse más atrás, a la decisión de instalar un fuerte en la "puerta" de ingreso fluvial al sur del continente. Un fuerte que, ya devenido ciudad, comenzará a sentirse cada vez más cerca del mundo europeo que del interior del país. Como lo señaló Ezequiel Martínez Estrada, en referencia a la Buenos Aires que inicia su predomino en 1880:

> Después [de la Mendoza y la de Garay] están la ciudad de la Emancipación, que coincide con algunas formas vivas del interior, y la ciudad de 1880 que viene creciendo por encima de la planta edilicia de un piso: la ciudad de todos y de nadie. Esporádica e intermitentemente predomina sobre las otras dos ciudades, ésa de 1810, libre, entusiástica, efervescente en el ideal de la redención humana y anhelante de un gran porvenir; la ciudad de los próceres, la única ciudad nuestra. En seguida pasa a dominar, persistente y plúmbea, la ciudad de los grandes sueños del terrateniente y del hacendado, del político y del agente de la banca internacional: la ciudad que da la espalda al interior y mira a Europa[206].

En suma, una primera etapa del desarrollo de la Argentina había comenzado con la expansión y ocupación del territorio, así como por el trazado de los límites para la cría de la hacienda en las estancias bonaerenses. Una segunda etapa, luego de la segunda mitad del siglo XIX, se caracterizó por la implantación de colonias agrícolas y por el incremento de la producción de cereales como el trigo, el lino y el maíz, lo que dio lugar a una economía fuertemente expansiva y a una transformación profunda del territorio argentino, el cual comenzó a estar cada vez más surcado por los caminos de hierro.

> El ferrocarril fue la respuesta al problema de transporte, al rebajar radicalmente los fletes y posibilitar la puesta en producción de las tierras más alejadas de los puertos de embarque y de los centros de consumo. En 1857 existían solamente 10 km. de vías férreas en el país; treinta años después, en 1887, habían aumentado a 6.700 km. En 1900 alcanzaban los 16.600 km. y en 1914, 35. 500 km. Cuando concluye la etapa [agroexportadora], en 1930, la extensión de la red ferroviaria ascendía a 38.634 km. La red ferroviaria tuvo un diseño radial que convergía desde las principales localidades del interior hacia Buenos Aires y los otros principales puertos de embarque: Rosario, La Plata y Bahía Blanca. La mayor densidad de la red se localizó en la región pampeana donde se radicaban la mayoría de la población, el poder adquisitivo más alto y el origen

[205] El aumento de la población de la ciudad de Buenos Aires merece un párrafo aparte en el análisis de los censos del período: sus habitantes pasaron de 187 mil en 1869, a 663 mil en 1895 y a 1,5 millones en 1914. La ciudad concentraba, en 1869, el 13% de la población del país; en 1914, ese porcentaje había ascendido al 20%.

[206] MARTÍNEZ ESTRADA, Ezequiel (2001). *La cabeza de Goliat… Op.cit.*, p. 24.

> de casi la totalidad de la producción exportable. La red se organizó en torno de cuatro ejes: los Ferrocarriles del Sur, Central, Oeste y Buenos Aires-Pacífico[207].

El modelo agroexportador parecía exitoso; sin embargo, tenía evidentes limitaciones. Entre ellas, la excesiva dependencia de la economía argentina respecto del mercado internacional, ya que Argentina se encontraba en una posición muy vulnerable frente a las posibles crisis que pudiera sufrir el mercado mundial, dado que cualquier contratiempo en los países centrales, en aquellos que requerían los productos producidos en el territorio bonaerense y en la "pampa gringa"[208], podía ocasionar efectos devastadores. Lo que puede observarse en la saga de crisis mundiales que afectaron de manera notable a las finanzas del país, como la de 1874, la de 1890, la de 1914 y la de 1930[209].

En conclusión, a pesar de que el Estado había sido administrado con relativa eficacia durante el período analizado en este segundo apartado, dando lugar al nacimiento de una Argentina moderna y territorialmente cada vez más integrada, el modelo no sólo resultó ser muy inequitativo, en tanto que había promovido una gran concentración de la propiedad privada de la tierra, sino que sólo mantuvo su dinamismo gracias a condiciones extrínsecas: al hecho de que el mercado mundial conjugaba una gran demanda y buenos precios para la producción agropecuaria. En suma, el sistema

[207] FERRER, Aldo (2004). *La economía argentina…Op.cit.*, pp. 145-146. Para considerar con mayor detalle la historia de los ferrocarriles, cfr. SCALABRINI ORTÍZ, Raúl (1957). *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Buenos Aires: Editorial Plus Ultra, [1948]; para un resumen más apretado, cfr. WILLIAMS, Fernando (2004). Arquitectura Ferroviaria. En J.F. Liernur y F. Aliata (Dir.), *Diccionario de Arquitectura, tomo E-H* (pp. 76-87). Buenos Aires: Arte Gráfico Editorial Argentino.

[208] Cfr. GALLO, Ezequiel (2004). *La pampa gringa*. Buenos Aires: Edhasa.

[209] 1874: Año en el que se produjo una fuerte caída en el precio internacional de la lana, el principal producto de exportación argentina por ese entonces.
1890: En este caso, la situación fue más bien la inversa: la crisis tuvo inicio en la Argentina, pero repercutió fuertemente en todo el mundo. En los años previos, bajo la presidencia de Miguel Juárez Celman (1886-1890), nuestro país había experimentado un importante proceso de endeudamiento, sobre todo con el fin de ampliar la red ferroviaria y modernizar la ciudad y el puerto de Buenos Aires, no pudiendo alcanzar un desarrollo exportador suficiente para garantizar el pago de las deudas contraídas. El *default* de la Argentina, que entró en cesación de pagos por cuatro años, produjo la renuncia de Juárez Celman y una crisis que casi condujo a la quiebra del Baring Brothers, uno de los principales acreedores del país.
1914: El estallido de la primera guerra mundial generó desabastecimiento a nivel mundial, y Argentina volvió a experimentar dificultades para importar bienes y equipos, interrumpiéndose el flujo de capitales extranjeros. La caída de las exportaciones, a su vez, afectó sobre todo a los cereales, principal producto de la exportación, situación que se mantuvo hasta 1918. En base a esta situación, durante la década de 1920, los gobiernos radicales de Irigoyen (1916-1922) y Marcelo Torcuato de Alvear (1922-1928) tomaron algunas decisiones muy importantes, intentando una vía de desarrollo que no se sostuviera sólo en las bondades de la pampa. La más importante de estas medidas fue la de la creación de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), el 3 de julio de 1922.
1930: La crisis bursátil iniciada en Wall Street, en 1929, repercutió fuertemente en todos los países del mundo. En la Argentina, en particular, marca el fin del período agroexportador. El 6 de septiembre de 1930, además, se produce en nuestro país el primer golpe militar, el cual dará inicio a un proceso político tormentoso que sólo culminará en 1983.

funcionó bajo ciertas condiciones del mercado, produciendo un buen nivel de prosperidad y desarrollo general, aunque concentró mucho la riqueza en las manos de la oligarquía terrateniente. Asimismo, cuando cambiaron esas condiciones externas, el modelo consolidado a partir de la década de 1860 no pudo dar solución a las necesidades de una población que se había expandido de manera notable, por lo que resultó inevitable ensayar un nuevo sendero. Un sendero que permitiera hacer frente al cambio de la fortuna.

* *

Si se relata esta misma historia desde la perspectiva particular de Santa Fe, también se pueden observar algunos cambios significativos. Como se ha dicho hacia el final del apartado anterior, el año 1856 resultó decisivo para la ciudad, ya que la instalación de la primera colonia agrícola en Esperanza fue el puntapié inicial de una nutrida red a partir de las cuales la región experimentó un *boom* de crecimiento[210]. Además, a la densificación poblacional y al incremento de las capacidades productivas de las áreas circundantes, se sumó un hecho de no menor importancia: la modificación del sistema de transporte, con la llegada de las primeras vías férreas, lo que posibilitó una salida más ágil y económica de las materias primas producidas en el territorio del centro de la provincia a través del Puerto de Santa Fe (instalado primero sobre el Río Colastiné, y más tarde reemplazado por un ambicioso Puerto de Ultramar). Como señala Javier Fedele,

> [La construcción del Puerto] debe enmarcarse en el proceso de transformación productiva y social que atravesó el país en, aproximadamente, último tercio del siglo XIX, y que en el terreno económico es historiográficamente reconocido como la actuación del "modelo agroexportador". Este proceso prescribía los lineamientos por donde discurrirían los sucesos en la región conformada a partir de la ciudad de Santa Fe; ese mismo proceso le otorgaba un rol protagónico a la región del litoral y Santa Fe poseía condiciones para insertarse en el mismo. […] La ciudad de Santa Fe y su área circundante habían comenzado a participar en este proceso de modernización a partir de la política llevada adelante por cuenta de la Provincia, con la instalación de colonias agrícolas para la explotación productiva del territorio. Esto iba determinando una región definida por los actuales departamentos del centro y norte de la provincia en donde la ciudad de Santa Fe hacía de centro, dada su calidad de capital y la existencia de un primitivo puerto. Estas colonias transformarán a la región en productora principalmente de trigo, también de lino, maíz y cebada. Se estaba dando el nacimiento del *hinterland* que fundamentaría la construcción del futuro puerto de ultramar, y que se sostendría con la continua expansión de la demanda internacional que adquiere particular intensidad en los últimos años del siglo XIX, y se extiende hasta la Primera Guerra Mundial[211].

[210] Según señala Rapoport, este *boom* inicial, fechado en la década de 1860, estuvo directamente vinculado con la guerra de la Triple Alianza, ya que la zona de las colonias cubría las necesidades de abastecimiento del ejército aliado. Además, destaca el hecho de que las colonias de Santa Fe resultaron de especial importancia para lograr el autoabastecimiento de trigo. Cfr. RAPOPORT, Mario (2010). *Historia económica… Op.cit.*, p. 67.

[211] FEDELE, Javier (2009). *Ciudad y Río… Op.cit.*, pp. 85-86.

Los cambios experimentados por la ciudad durante aquel período pueden observarse, por ejemplo, en el aumento de la población: de los 6.102 habitantes registrados en el primer empadronamiento de 1858, se había pasado a 10.670 habitantes registrados en el primer Censo Nacional de 1869, y a un total de 15.099 en el Censo Provincial de 1887. Lo que se tradujo en una ampliación considerable del entramado urbano, y en un incremento del volumen de las edificaciones, con manzanas más compactas y ya menos abiertas. A partir de la década de 1880, el crecimiento de la población se aceleró de manera significativa, llegando a 73.000 habitantes en 1916[212]. Además, en 1885, la compañía Ferroviaria provincial, FF.CC. Santa Fe a las Colonias, inauguró su primer tramo, conectando a la colonia Esperanza (que para ese entonces ya contaba con 4.426 habitantes) con la ciudad de Santa Fe.

Un año más tarde, se dijo, se inauguró un puerto sobre el Río Colastiné, 11 kilómetros al este del casco urbano, aunque ya desde los primeros años del siglo XX se comenzó con la construcción de un importante Puerto de Ultramar, ubicado a pocas cuadras del centro comercial de la ciudad, el cual fue inaugurado en 1911. En directa vinculación con esa infraestructura portuaria[213], también se multiplicaron las líneas ferroviarias que llegaban hasta la ciudad: en 1891 llegó la línea FF.CC. Buenos Aires y Rosario (luego Central Argentino), y en 1905 la del FF.CC. Central Norte Argentino, lo que derivó en la construcción de tres estaciones ferroviarias y en una amplia infraestructura ligada a ellas. Además, por esos mismos años también se construyeron algunos de los edificios más importantes de la ciudad, como el Teatro Municipal, la Escuela Industrial de la Nación, la Casa de Gobierno Provincial (en el sitio del demolido Cabildo), el Palacio Legislativo o la Basílica de Guadalupe.

Finalmente, puede destacarse también que, hacia finales del siglo XIX, se produjo la primera expansión urbana planificada de la ciudad, ya que en 1887 el municipio

[212] Al igual que en todo el territorio nacional, en Santa Fe también se incrementó de modo notable la proporción de inmigrantes: en 1869, los extranjeros representaban ya el 15,6% de la población de la provincia. En 1887, ese porcentaje se había elevado al 38,3% y en 1895 ya llegaba al 41,9 %. Cfr. ENSICK, Oscar (1988). *Historia econćmica de la Prcvincia de Santa Fє.* Rosario: UNR Editora.

[213] Según Alejandra Saus, este carácter híbrido sería una de las particularidades propias de la ciudad de Santa Fe: "En la Argentina de mediados del siglo XX, Canal Feijóo refirió a dos tipos de ciudades: las concéntricas o mediterráneas (para el asentamiento de la colonia) y las excéntricas o litorales (que tenían vocación centrífuga), en las cuales la infraestructura ferroportuaria habría tenido un rol determinante, enlazando tales núcleos urbanos sobre un territorio productivo. Ángel Guido planteó dos urbanismos: uno para las ciudades del Norte, sin puertos, ligadas a la influencia incaica y la tradición colonial; otro para las ciudades del litoral, portuarias, cosmopolitas, con el dinamismo aportado por la interacción con el mundo. Ahora bien, Santa Fe cuestiona esta clasificación taxativa porque registra evidencias de ambos modelos: una ciudad de fundación hispánica con trazado de cuadrícula y situación insular que integró a la infraestructura ferroportuaria con tres estaciones de ferrocarril. La primera se ubicó al Este de la trama urbana, sobre lo que luego sería el centro, otra al Suroeste y una tercera al Norte del perímetro urbanizado, estando las tres destinadas al movimiento mixto de cargas y pasajeros". SAUS, María Alejandra (2014). *Ferrocarril y ciudad.* Rosario: UNR Editora, pp. 14-15.

autorizó un emprendimiento inmobiliario diseñado por el Ing. Emilio Schnoor, quien propuso el trazado del Bulevar Gálvez, ubicado hacia el noreste del casco fundacional de la ciudad y en las cercanías de la estación FF.CC. Santa Fe, a cuyos márgenes fue delineado el barrio Candioti. Un barrio que presentó características novedosas en su disposición espacial, con manzanas más reducidas y calles más anchas que las de la Santa Fe colonial y criolla, dando cuenta de criterios de urbanización propios de la modernidad. Poco a poco, en base a la creciente actividad que producían el puerto y el ferrocarril, Santa Fe comenzaba a ser una "ciudad burguesa".

En efecto, si se analiza el Plano de la ciudad que se elaboró con motivo del Centenario de la Independencia argentina, en 1916, ya aparecen evidenciadas algunas de las más importantes características de la ciudad a lo largo del siglo XX: el nuevo Puerto de Ultramar, una red ferroviaria completa, un primer tramo de la avenida costanera sobre la Laguna Setúbal, el trazado de los diversos caminos de acceso y de vinculación con la región circundante, y una creciente expansión de la cuadrícula urbana, que sólo se detiene ante los diversos obstáculos naturales. Poco a poco, la zona de quintas y chacras comenzaba a lotearse, a conectarse y a urbanizarse, marcando un crecimiento de la mancha urbana en sentido norte y oeste, aunque todavía con un tejido disperso y de baja densidad, en una tendencia que continuará consolidándose hasta la actualidad.

2. La génesis de los Corredores de Expansión Urbana del GSF

2.1. CORREDOR LITORAL DE BORDE

En función del modo en el que el proceso de urbanización de la ciudad de Santa Fe se vinculó con sus bordes litorales, en las últimas décadas del siglo XIX comenzaron a delinearse las diferencias socio-espaciales que hoy se experimentan a lo largo del CLB. Se trata de una construcción social y espacial indisociable del modo en el que, aludiendo a la tríada lefebvriana, fueron concebidas, percibidas y vividas las cuencas del Río Salado y del Río Paraná. En otras palabras, es "la naturalización geográfica de un binarismo social, histórico y contingente"[214] que se experimenta entre el borde

[214] Alejandro GRIMSON utiliza esta expresión para caracterizar la contraposición entre el norte próspero y el sur tradicional de la ciudad de Buenos Aires. GRIMSON, Alejandro (2009).

este, caracterizado por la apertura del tejido urbano hacia la Laguna Setúbal; y el borde oeste, determinado, por el contrario, por la clausura de la ciudad respecto del Río Salado. La genealogía de una representación *denostada* del oeste puede trazarse desde las descripciones de aquellos viajeros que exploraron el territorio a mediados del siglo XIX, quienes no hallaron en los bañados del Salado el mismo atractivo que generaba el sistema del Río Paraná[215]. Esta zona de arrabales, como la denominaron algunos de aquellos exploradores, se mantuvo alejada del proceso de urbanización hasta la segunda década del siglo XX, quedando exenta del proyecto modernizador que "abrió" la ciudad hacia la Setúbal.

Durante este período, por lo tanto, se trazó el primer tramo del CLB: la **Avenida Costanera "Siete Jefes"** (1901-1903) sobre la Laguna Setúbal y su posterior reconfiguración junto a la concreción de obras de defensas hídricas (1928). Al mismo tiempo, el **terraplén** construido para el ramal del **Ferrocarril Central Argentino** -FCCA- (1911-1912) actúo de "cierre" y defensa para el crecimiento de la mancha urbana que avanzaba, por aquel entonces, hacia el oeste del trazado fundacional y en dirección a los bañados del Río Salado. Por otra parte, durante las primeras décadas del siglo XX se confeccionaron los primeros documentos urbanísticos para la ciudad de Santa Fe: el conjunto de ordenanzas del intendente Juan Arzeno (1889); el plan del intendente Edmundo Rosas (1910) y el Plan de Urbanización (1927)[216]. Como se verá a continuación, sus propuestas tendieron a cimentar las diferencias socio-espaciales que se materializaron, más tarde, a lo largo del CLB.



2.1.1. Una avenida costanera y un terraplén ferroviario

Durante más de dos siglos, entre el traslado de la ciudad a su actual localización, allá por 1660, y finales del siglo XIX, la mancha urbana de Santa Fe creció en forma continua en dirección norte y oeste a partir de su trazado fundacional. Sin embargo, como se dijo antes, la ciudad mantenía todavía por aquellos años las características de una pequeña "aldea", con un total de 6.102 habitantes, de acuerdo a los datos

Introducción: clasificaciones espaciales y territorialización de la política de Buenos Aires. En A. Grimson, M. Ferraudi Curto y R. Segura. (Comps.), *La vida política en los barrios populares de Buenos Aires* (pp.11-38). Buenos Aires, Argentina: Prometeo Libros, p.18.

[215] Cfr. COLLADO, Adriana (2007). *Modernización urbana en ciudades provincianas…Op.cit.*, pp. 39-45.

[216] Un análisis detallado de estos planes se encuentra en: COLLADO, Adriana (1994). Santa Fe. Proyectos urbanísticos para la ciudad 1887-1927. *Documento de trabajo N° 2*. Santa Fe: PEHIS-CEDEHIS-UNL; COLLADO, Adriana (2007). *Modernización urbana en ciudades provincianas…Op.cit.*

extraídos del primer empadronamiento realizado en 1858[217] **(Figura 2.3).** Posteriormente, en el marco de un incipiente proyecto de modernización urbana, la construcción de obras significativas se concentró sobre el borde este de la ciudad. Entre ellas se destacaron el trazado del Bulevar Gálvez y la diagramación del Barrio Candioti en 1887, la construcción de la Avenida Costanera "Siete Jefes" entre 1901 y 1903, el Parque Oroño en 1904 y el Puerto de Ultramar entre 1904 y 1911 **(Figuras 2.3; 2.4).** La generación de suelo urbano que desencadenó la ejecución de estas obras derivó en la valorización y en el aumento de la renta urbana, limitando la compra de esas tierras a los sectores de mayores ingresos, lo que a su vez derivó en la posterior instalación de viviendas señoriales sobre la Avenida Costanera "Siete Jefes". Esta reorganización del espacio urbano, junto a la escasa o nula intervención del municipio, que se limitaba a dar curso a propuestas recibidas, permitió el ascenso de diversos actores privados. Quienes, ante una normativa insuficiente para la organización del crecimiento urbano, actuaron sin restricciones de acuerdo a sus propios intereses inmobiliarios[218]. Asimismo, luego de la habilitación del Puerto de Ultramar en 1911, la creciente dinámica económica y comercial experimentada por la ciudad se vio acompañada de un significativo incremento poblacional[219], dando lugar a la ocupación de tierras anegadizas hacia el oeste y hacia el sur del trazado central. Aquellas tierras, desprovistas de servicios y ocupadas por bañados y cavas, no despertaban ningún interés para la actividad inmobiliaria y, en consecuencia, resultaron accesibles para la instalación de los nuevos grupos obreros **(Figura 2.3).**

En el mismo período en que se iniciaban los trabajos para la construcción del nuevo Puerto de Ultramar, comenzaron a consolidarse los espacios de paseo y de recreación junto al río. En este contexto, surgió el primer tramo del CLB frente a la Laguna Setúbal, a través de la concreción de la Avenida República (hoy Avenida Costanera "Siete Jefes") y el Parque Oroño. A partir de una ordenanza promulgada por el Consejo Deliberante en 1901, se trazaron las primeras tres cuadras, conocidas originalmente como Alameda Isabel La Católica. Dos años más tarde, desde la Oficina de Obras Públicas de la Municipalidad se presentó un proyecto de prolongación para alcanzar

[217] Cfr. CALVO, Luis María y COLLADO, Adriana (2005). Santa Fe. Fundación, traslado y modernización…*Op.cit.*, p. 50.

[218] En referencia al proyecto presentado por el Ing. Schnoor para el trazado del Bulevar Gálvez, Adriana Collado sostiene: "Evidentemente la inicial voluntad política de subsidiar a los sectores más necesitados, cedió ante la dinámica del mercado de tierras. Se verificaría así, en esta instancia, la idea del rol del Estado al que no le correspondía terciar en la regulación de los procesos urbanos sino circunscribirse a brindar las condiciones para la valorización del capital". COLLADO, Adriana (2007). *Modernización urbana en ciudades provincianas…Op.cit,* p.115.

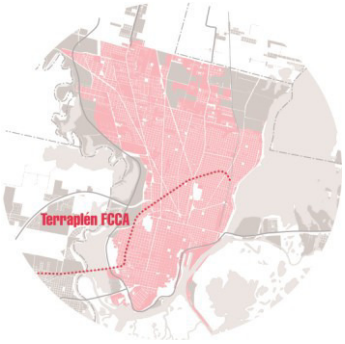
[219] Según los datos registrados en los diferentes Censos, Santa Fe contaba con una población total de 15.099 habitantes en 1887, de 22.685 en 1895, y de 59.574 en 1914. Lo que implica un incremento superior al 160% en las dos décadas anteriores al inicio de la Primera Guerra Mundial.

una extensión de diez cuadras, por lo que la avenida quedó limitada por el Parque Oroño en su extremo sur y por las vías del FCSF a Colastiné en su extremo norte. No obstante, durante las dos primeras décadas del siglo XX, el paseo costanero se caracterizó por una precaria ocupación, todavía de carácter suburbana, a causa de la vulnerabilidad que presentaban los terrenos aledaños en tiempos de crecida.

Al respecto, una crónica del año 1914 señalaba lo siguiente: "Pasó el tiempo y con el tiempo aquella obra, que fuera recibida como algo necesario, fue cayendo en el abandono hasta el momento actual, en que vive su hora de decadencia completa"[220]. Algunos años después, en 1928, a partir de la concreción de obras de defensa hídrica, como muros de contención y relleno de suelos bajos, la Avenida Costanera "Siete Jefes" cobró un nuevo impulso en la dinámica urbana de Santa Fe, consolidándose como el "pulmón" más importante de la ciudad. Tal como afirma el autor de una crónica de 1930:

> Aseguran los higienistas que las plazas y los paseos son los pulmones de las ciudades. Si eso es cierto, nuestra Avenida Costanera (Avenida de los Siete Jefes en el breviario oficial), es el mejor pulmón de la ciudad. Por lo menos, allí respiran a sus anchas todos los vecinos que, en estos días de primeros calores, se fugan de las calles recalentadas por el sol[221]. **(Figura 2.5).**

* *



Ahora bien, en contraposición a las obras de revalorización y defensa construidas en el borde este de la ciudad durante las primeras décadas del siglo XX, la ocupación de las tierras adyacentes a los bañados del Río Salado, y la ausencia de estrategias urbanísticas por parte del municipio, dieron lugar al surgimiento de serios conflictos urbanos en el borde oeste de Santa Fe. El terraplén construido entre 1911 y 1912 para el ramal del FCCA que servía de enlace con el nuevo Puerto de Ultramar, ofició de defensa para aquellos asentamientos que ocuparon los bañados ubicados entre el Bulevar Zavalla y las vías ferroviarias. Esta incipiente urbanización del oeste, impulsada fundamentalmente por la aparente seguridad que brindaba el mencionado terraplén, se vio promovida en el marco de un proceso de instalación de nuevos equipamientos urbanos (la Estación de FCCA en 1892, el Hospital Italiano en 1890/94, el Hospital Iturraspe en 1896/1911, el Hospital de Caridad en 1904), y fortalecida por la rápida accesibilidad al área central que ofrecía la penetración de calle Mendoza.

La situación de todo este sector se agravó en el año 1929, durante una crecida del Río Salado, la cual afectó de modo considerable a los asentamientos ubicados en las

[220] *Diario Santa Fe*, 11/06/1914. La Avenida República, p. 2.

[221] *Diario El Orden*, 3/11/1930. Se trata del mejor pulmón de la ciudad, p. 48.

cercanías del actual Hipódromo y del Cementerio Municipal, afectando también la circulación sobre la Avenida Presidente Perón, y anegando el barrio Barranquitas y las zonas circundantes al Parque Garay. Hacia el sur de la ciudad, el agua avanzó sobre el barrio Centenario, ubicado en las tierras bajas adyacentes al Riacho Santa Fe. En una crónica periodística de la época, el director del Departamento de Obras Públicas de la Municipalidad resaltó el contraste entre "las magníficas obras" que se habían llevado adelante en el Parque Oroño y en la Avenida Costanera "Siete Jefes", y la necesidad urgente de "obras de defensa y rellenamiento (sic)" en el sur y en el oeste de la ciudad.

> Recorriendo la zona urbana a objeto de conocer los efectos producidos por la inundación en distintos barrios se puede constatar la necesidad de construir obras de defensa y rellenamiento en determinadas zonas. Esta necesidad salta a primera vista con sólo ver el estado actual de nuestro Parque Oroño y de la Avenida Libertad o de Los 7 Jefes, que no han sido alcanzados por las aguas como consecuencia de la magnífica obra de construcción y relleno efectuado en dichas zonas […] Ahí está el contraste, en la parte sur y oeste, puesto que las aguas han avanzado inundando una zona mayor de 1000 hectáreas, comprendidas desde la parte sur del cementerio hasta la desembocadura del río Salado con el arroyo 'Quillá'. Esta ha llegado a perjudicar zonas enteras cuya población más o menos densa tuvo que abandonar sus viviendas, como ha sucedido en el barrio denominado Centenario, en el situado a inmediaciones del Parque Juan de Garay y en toda la zona comprendida entre el ferrocarril Central Argentino y las vías del F.C. Santa Fe a Rosario[222].

2.1.2. Los bordes en los primeros planteos urbanísticos para la ciudad de Santa Fe

Entre finales del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX, se confeccionaron los primeros planes urbanos para la ciudad de Santa Fe, al tiempo que el avance de teorías urbanísticas desarrolladas en el contexto internacional comenzó a resonar en distintas ciudades argentinas. En el año 1889, el intendente Juan Arzeno introdujo un conjunto de proyectos de ordenanzas[223] a fin de organizar con cierta sistematicidad el área urbanizada, haciéndose evidente las ideas higienistas surgidas en el ámbito europeo tras el avance de la ciudad industrial. Entre las propuestas allí esbozadas, el borde oeste comenzó a formar parte de la representación urbana, y de las intenciones por comenzar a estructurar la periferia.

[222] *Diario Santa Fe*, 15/03/1929. Un importante proyecto del director de Obras Públicas Ing. Marelli, al que las crecientes dan palpitante actualidad, p. 3.

[223] Los distintos proyectos de ordenanzas fueron presentados aisladamente, sin configurar un plan general para la ciudad. Sin embargo, afirma Collado, las distintas propuestas pueden ser leídas de manera articulada dada su proximidad cronológica y la repetida voluntad por sistematizar el área urbanizada, marcar los límites y estructurar la periferia. Cfr. COLLADO, Adriana (2007). *Modernización urbana en ciudades provincianas…Op.cit.,* p. 179.

En términos generales, Arzeno propuso el cierre de la ronda de bulevares con el objetivo de limitar la urbanización hacia el norte y el oeste, a partir del trazado del Bulevar Gálvez y del Bulevar Zavalla, respectivamente. No obstante, si bien sus propuestas pusieron de manifiesto cierta voluntad por dotar de lugares de interés a la ciudad y por generar una trama de espacios colectivos[224], la relación del tejido urbano con la costa del Salado aún no estaba siquiera planteada, y la misma noción de "cierre" manifestaba de manera incipiente un rechazo que luego será reproducido, casi de manera sistemática, a lo largo de todo el siglo XX. En efecto, como ya se ha comentado más arriba, al tiempo que se consolidaba entre los santafesinos una imagen postergada del crecimiento oeste, el borde este sobre la costa de la Laguna Setúbal se convertía en un objeto casi predilecto de intervención para la aplicación de teorías urbanísticas asociadas al embellecimiento de las ciudades, a través de la construcción del Parque Oroño y de la Avenida Costanera "Siete Jefes".

Algunos años más tarde, en 1910, el intendente Edmundo Rosas presentó una nueva propuesta de estructuración general de la ciudad, incorporando ideas del movimiento norteamericano de la *City Beautiful*. Dichas propuestas, que según Collado[225] pueden ser entendidas como un verdadero plan urbanístico, focalizaron nuevamente en la costa este de la ciudad. Más precisamente, en los terrenos ganados al río a partir de la construcción del nuevo Puerto de Ultramar, donde se proyectó la instalación del Parque Central, una avenida diagonal hacia el norte en vinculación con el Parque Oroño y el ensanche de la Avenida Rivadavia. Si bien el plan global planteaba un sistema de avenidas ortogonales y diagonales junto a la ubicación estratégica de parques urbanos, es evidente que la relación de la ciudad con el Río Salado aún no representaba un motivo de interés, manteniéndose todavía al margen del ideario urbano.

El último documento urbanístico de este periodo corresponde al Plan de Urbanización de 1927, presentado ante el Concejo Deliberante por el concejal Julio Cabal, y cuya limitada documentación mantiene incierta su autoría. El plan consistía en un conjunto de iniciativas dirigidas a regular el desarrollo urbano en términos estrictamente funcionales y estéticos. En efecto, a partir de criterios distributivos y de zonificación, un grupo de propuestas abogaban por la localización de barrios tipo jardín y de nuevos espacios verdes sobre el borde de la Laguna Setúbal, mientras que la previsión del área industrial, los grandes contenedores, los cuarteles y barrios obreros fueron planteados hacia el borde oeste, en las proximidades del Río Salado, sentando las bases de un ideal fuertemente segregado, tanto espacial como socialmente. Esta

[224] Cfr. COLLADO, Adriana (1994). Santa Fe. Proyectos urbanísticos…*Op.cit.*, p. 15.

[225] Cfr. COLLADO, Adriana (2007). *Modernización urbana en ciudades provincianas…Op.cit.*, p. 307.

voluntad por diferenciar zonas urbanas se manifiesta, por ejemplo, en la descripción del trazado de la Avenida de Circunvalación:

> Esta avenida arrancará del final de la avenida República, pasará delante de los grandes parques urbanos, de los barrios parques destinados a la edificación costosa y bella, continuará por delante del pueblo de Guadalupe, seguirá haciendo curvas de hermosa perspectiva a la Laguna Setúbal, cortará perpendicularmente el eje del gran Stadium y Gimnasio Municipal, y, abandonando la laguna se dirigirá hacia el Oeste, después, contorneando la extensión posible de la ciudad se dirigirá al Sud, para pasar lateralmente por la zona industrial y por delante de los barrios obreros hasta alcanzar la proyectada avenida 27 de Febrero[226].

Si bien el plan prestó especial atención a los problemas vinculados a la circulación y propuso un sistema de vías diagonales que permitirían el acceso a toda la planta urbana, la propuesta de una avenida costanera de carácter paisajístico sobre el borde este nuevamente desestimó el margen oeste, poniendo de manifiesto que, hacia finales de la década de 1930, una buena parte del crecimiento urbano se había consolidado de espaldas al Río Salado. En suma, a pesar de haber quedado sin efecto, la idea de trasladar el área industrial, de servicios y de almacenamiento, manifestada en forma explícita por primera vez en el Plan de 1927, no sólo nutrió el ideario de futuros documentos urbanísticos de Santa Fe, sino que también contribuyó a reforzar la representación de los santafesinos respecto del borde oeste. Casi desde un inicio, la construcción material y simbólica de esta área de la ciudad estuvo ligada a sucesivas connotaciones negativas, las cuales se vieron reforzadas por la instalación de diferentes equipamientos urbanos considerados indeseables e insalubres para el desarrollo de la vida urbana: el matadero, el lazareto, el asilo para inmigrantes, el cementerio, la cárcel, el reformatorio de menores y diversos hospitales, incluido el hospital psiquiátrico[227].

En definitiva, puede concluirse que, mientras la estructura impuesta por el ferrocarril originó la dispersión de la trama urbana hacia el norte de la ciudad en una forma discontinua, el sistema vial, todavía subsidiario del transporte ferroportuario, sentó las bases de la consolidación del borde este de Santa Fe, dando inicio a uno de los escenarios más emblemáticos y representativos que caracterizan aún hoy a la ciudad, con la Laguna Setúbal como telón de fondo. Se evidencia, al mismo tiempo, el origen de una suerte de *degradé* socio-espacial: el potencial estético y paisajístico del Bulevard Gálvez, de la Avenida Costanera "Siete Jefes", del Puente Colgante (del que se hablará en el próximo apartado) y del Parque Oroño, se alejan y contraponen a la

[226] Propuesta para la Avenida Circunvalación de Santa Fe presentada en el Plan de Urbanización de 1927, citado en: COLLADO, Adriana (2007). *Modernización urbana en ciudades provincianas…Op.cit.,* p. 590.

[227] Cfr. SZUPIANY, Estefanía (2018). Aquel lejano Oeste: paradojas de la (in)movilidad en la ciudad de Santa Fe. *Cadernos Metrópole, 20*(41), 151-170.

connotación marginal y deslucida que recibió de una primera época el borde oeste, reservado para el asentamiento de las clases obreras, para el descanso de los muertos y para el encierro de los locos.

2.2. CORREDOR LITORAL ESTE

La expansión hacia el este de la planta urbana de Santa Fe tiene sus orígenes en la formación del Camino de la Costa, extendido entre el viejo y el nuevo asiento de la ciudad. A lo largo de su trazado -un "serpenteante" camino de tierra en medio de una geografía agreste e inundable- se instalaron una serie de colonias agrícolas y, entre los asentamientos más cercanos a Santa Fe, se formó el primer poblado de la Costa: el pueblo de San José del Rincón a partir del fuerte construido en los albores del siglo XVIII. A partir de estas primeras tensiones, la instalación del Puerto de Colastiné, ya a finales del siglo XIX, junto a los primeros tendidos del FCSF y los sucesivos puentes ferroviarios sobre la Laguna Setúbal, impulsaron nuevas vinculaciones con la periferia este santafesina. No obstante, hacia finales de la década de 1920 la construcción del **Puente Colgante** (1924-1928) inauguró un nuevo período en la movilidad territorial del CLE. A continuación, se analiza el proceso de conformación de este corredor desde el traslado de la ciudad de Santa Fe hasta la concreción de dicha conexión vial.



2.2.1. El Camino de la Costa, entre el viejo y nuevo sitio

Tras el traslado de la ciudad de Santa Fe, entre 1650 y 1660, la interacción entre el antiguo asentamiento y la nueva localización reforzó la condición fluvial y terrestre de su eje de comunicación **(Figura 2.6)**[228]. Las tierras que hoy pertenecen a este corredor, es decir, los barrios de La Guardia y Colastiné (ambos correspondientes a la jurisdicción de la ciudad de Santa Fe), y las localidades de San José del Rincón y Arroyo Leyes, fueron adjudicadas por Juan de Garay al Capitán Antón Martín en 1580,

[228] Adriana Collado denomina "Corredor de la Costa" a la unidad geográfica y cultural comprendida entre la localidad de La Guardia y la ciudad de Reconquista, aproximadamente unos 300 km. a lo largo de la RP1. El objeto de estudio presentado por la autora fue acotado al segmento del corredor comprendido entre las localidades de La Guardia y San Javier, con una extensión aproximada de 150 km., incluyendo en dicho trayecto a los "pueblos de la Costa": Colastiné Norte, San José del Rincón, Arroyo Leyes, Los Zapallos, Santa Rosa de Calchines, Cayastá, Helvecia, Saladero Cabal, entre otros sitios y parajes. Por su parte, esta Tesis focaliza en el primer segmento comprendido entre la Laguna Setúbal y el Arroyo Leyes, en una extensión aproximada de 30 km., que incluye a las jurisdicciones de Colastiné y La Guardia, San José del Rincón y Arroyo Leyes. Cfr. COLLADO, Adriana (2012). Introducción. En A. Collado. (Comp.), *El Corredor de la Costa. Conformación del paisaje y reconocimiento de sus recursos culturales* (pp. 7-24). Santa Fe, Argentina: Ediciones UNL.

en el marco del reparto de tierras destinadas a chacras y estancias tras la fundación de Santa Fe **(Figura 2.7).** No obstante, es en el momento del traslado de la ciudad cuando estas tierras comenzaron a adquirir un mayor protagonismo territorial. En 1659, fueron transferidas al Cabildo a través del sargento Antonio Vera Muxica, encargado de la mudanza, y repartidas nuevamente en chacras para el abastecimiento de la ciudad nueva. Hacia fines del siglo XVII, el viejo Rincón de Antón Martín se convirtió en un importante centro de producción de sementeras a nivel regional. Por otro lado, y pese a su cercanía a la ciudad de Santa Fe, estas tierras no fueron ajenas a las incursiones indígenas, lo que derivó en la construcción del fuerte de Rincón en el año 1714. Hacia mediados de este mismo siglo, el primer padrón de la zona constataba el asentamiento de 47 familias, los soldados del fuerte y pobladores indígenas[229].

En las primeras décadas del siglo XIX, el poblado de Rincón adquirió entidad como centro urbano a partir de la configuración de su trazado, convirtiéndose en el único poblado de la Costa, y en uno de los cuatro asentamientos urbanos existentes en el territorio de la Provincia de Santa Fe, junto a Santa Fe, Rosario y Coronda[230]. Durante la segunda mitad del siglo XIX, el desarrollo del Corredor de la Costa estuvo asociado a las nuevas políticas de colonización agrícola e inmigración europea impulsadas por el gobierno provincial desde 1856, con la fundación de Esperanza en el centro de la provincia. Entre las primeras colonias fundadas sobre este Corredor se encuentran Santa Rosa (1861), Helvecia (1865), California (1866), San Javier (1867), Cayastá (1867), Colonia Francesa (1867) y Colonia Inglesa (1867). Por su parte, San José del Rincón mantuvo su condición de pueblo ribereño, quedando exento del proyecto colonizador.

Ahora bien, cabe señalar que las expectativas de progreso construidas en torno a la colonización agrícola no fueron homogéneas en el territorio provincial. Las colonias de la Costa no adquirieron la misma relevancia e impulso que sí experimentaron aquellas colonias que fueron instaladas en el centro y sur de la provincia. En tal sentido, como señala Adriana Collado, el relato de los cronistas que recorrieron la Costa, fundamentalmente en las últimas décadas del siglo XIX, pone de manifiesto el contraste de esta relevancia[231]. Entre aquellos relatos, sostiene la autora, era constante la idea del aislamiento al que los pobladores estaban sometidos a causa de una “geografía hostil”, que amenazaba los recorridos, tanto a través de la vía fluvial

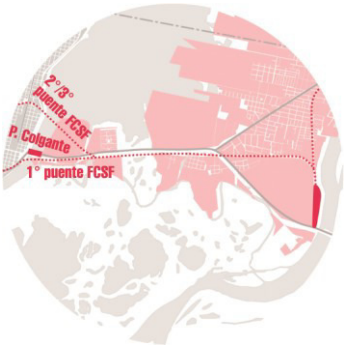
[229] Cfr. CALVO, Luis María (2012). Antecedentes sobre la ordenación territorial…*Op.cit.*, p. 46.

[230] Hasta 1883, el territorio provincial estuvo divido en cuatro departamentos: La Capital, San Jerónimo, San José y Rosario. El antiguo Rincón de Antón Martín se convirtió en cabecera del Partido y luego Departamento de San José en 1819.

[231] Cfr. COLLADO, Adriana (2012). Introducción… *Op.cit.*, pp. 14-15.

como de la vía terrestre; este último conocido como el Camino de la Costa hasta los inicios de su pavimentación, en 1938. De ambos circuitos paralelos, la navegación por ríos y arroyos resultaba más eficiente y regular, reforzando el rol histórico que ofició el agua como principal medio de comunicación a través del Río Paraná y sus afluentes[232].

2.2.2. Un puerto y cuatro puentes



Tras el incipiente proceso de conformación de un corredor de crecimiento hacia el este de la ciudad de Santa Fe, el territorio donde hoy se extiende el CLE experimentó un gran impulso a partir de la materialización de nuevas conexiones a finales del siglo XIX. La instalación del Puerto de Colastiné y la consecuente habilitación de un ramal del Ferrocarril Santa Fe, ambos en 1886, marcaron el inicio de un lento proceso de urbanización hacia la periferia este santafesina, sobre todo a partir de una condición territorial que, como señala Gisela Rausch, se caracterizaba por la incorporación del territorio al régimen económico mundial[233]. Por su parte, María Laura Bertuzzi añade que "…ni aquellos asentamientos precarios, ni la posterior fundación de la ciudad de Santa Fe, transforman tan radicalmente el paisaje como lo hacen las fundaciones de colonias agrícola-ganaderas del siglo XIX y el sistema de caminos, puertos y ferrocarriles que las acompañan"[234]. En efecto, si bien las colonias instaladas en el Corredor de la Costa no adquirieron la misma relevancia y pujanza que alcanzaron las ubicadas en el centro y sur de la provincia, como Esperanza o San Carlos, estas últimas convirtieron a la ciudad de Santa Fe en el núcleo de una región productora, fundamentalmente, de trigo, lino, maíz y cebada, emergente del proceso de colonización agrícola. En este contexto, la dirigencia de Santa Fe propuso la dotación

[232] Cfr. BERTUZZI, María Laura (2012). Paisaje, agua, historia y proyecto. Claves para pensar la Costa. En A. Collado. (Comp.), *El Corredor de la Costa. Conformación del paisaje y reconocimiento de sus recursos culturales* (pp. 93-115). Santa Fe, Argentina: Ediciones UNL, p. 98.

[233] Cfr. RAUSCH, Gisela (2012). *Territorialidad en la periferia urbana. La expansión de la ciudad sobre el valle de inundación, Santa Fe 1886-1959* (Tesis doctoral inédita). Universidad Nacional de Rosario, Facultad de Humanidades y Artes, Rosario, Argentina, p. 48.

[234] BERTUZZI, María Laura (2015). *Marcas en el paisaje. Permanencias y ausencias como pautas de interpretación del territorio ribereño* (Tesis doctoral). Universidad Politécnica de Catalunya, Barcelona, p. 24.

de un nuevo puerto[235] en las cercanías de la ciudad central, con el objetivo de colocar dicha producción en las rutas del mercado nacional e internacional[236] **(Figura 2.8).**

En ese nuevo escenario, comenzó a funcionar el Puerto de Colastiné, cuya terminal sur fue puesta en operación en el año 1886, y cuya terminal norte hizo lo propio en el año 1900. Ambas terminales se encontraban a cargo de la Compañía Francesa de Ferrocarriles, y se vinculaban directamente con el ramal a Colastiné del Ferrocarril Santa Fe a las Colonias, que unía Santa Fe y Esperanza desde 1885. Construido por la Compañía inglesa J.C. Meiggs, este ramal se extendió hasta el poblado de San José del Rincón en 1888, ofreciendo un servicio regular de trenes de pasajeros. A partir de estas transformaciones, entre 1890 y 1910 la actividad del nuevo puerto adquirió un gran dinamismo y un alto protagonismo en la región, convirtiéndose en el segundo puerto de mayor jerarquía de la provincia de Santa Fe **(Figuras 2.9).**

Particularmente en el área de la Costa, sostiene Laura Bertuzzi[237], los puertos fueron componentes económicos y sociales relevantes en la configuración del territorio, sobre todo debido a la precariedad de los caminos terrestres y a la llegada tardía del servicio ferroviario. En tal sentido, cabe señalar que el crecimiento y la consolidación del puerto de Colastiné, fue acompañado con el desarrollo de otros puertos y embarcaderos secundarios sobre el Río San Javier, los cuales reactivaron el dinamismo y la movilidad fluvial del corredor litoraleño. En particular, los puertos de cabotaje de Helvecia, San Javier y Cayastá, y los fondeaderos de Santa Rosa y San José del Rincón.

No obstante, la desafortunada implantación del puerto sobre el valle de inundación del Río Paraná afectó su operatividad en tiempos de crecidas, al quedar inundadas las vías ferroviarias que lo conectaban con la ciudad central. Al mismo tiempo, las condiciones naturales del suelo ofrecían una escasa resistencia estructural para la instalación definitiva del puerto ultramarino **(Figura 2.10).** Ante estas dificultades, la dirigencia santafesina no tardó en encomendar los estudios correspondientes para la instalación de un nuevo puerto en la misma ciudad de Santa Fe. Tras una serie de

[235] La instalación de un nuevo puerto suponía la complementación con el antiguo puerto existente en la ciudad de Santa Fe, cuya precariedad y obsolescencia se presentaba tanto en épocas de bajante como de crecidas del Río Paraná, a causa del escaso calado y las inseguras defensas hidráulicas, respectivamente.

[236] Entre las motivaciones para la instalación de un nuevo puerto, Javier Fedele destaca la preocupación por parte de la dirigencia santafesina por recobrar la preeminencia territorial de la ciudad de Santa Fe. La pérdida de esta hegemonía se debía, en parte, al éxito del proceso modernizador experimentado en el sur provincial, con centro en la ciudad portuaria de Rosario. Cfr. FEDELE, Javier (2009). *Ciudad y Río…Op.cit.,* p. 87.

[237] Cfr. BERTUZZI, María Laura (2015). *Marcas en el paisaje… Op.cit.,* p. 91.

desavenencias políticas y económicas, extendidas durante las dos décadas más relevantes en el funcionamiento económico y social del Puerto de Colastiné, el nuevo Puerto de Ultramar quedó inaugurado en 1911 **(Figura 2.11).** A partir de este momento, tras el desmantelamiento (1912) y cierre definitivo (1926) del Puerto de Colastiné, la pérdida de gravitación de dicha zona marcará un punto de inflexión en el desarrollo del CLE. En términos de Gisela Rausch, se produjo una transición a partir de la cual un período caracterizado por una territorialidad de explotación dejó paso a un período donde la condición territorial resultó marginada y postergada, caracterizada por el abandono del territorio y la construcción de un vacío legal[238]. A lo que se suma, además, un estancamiento del crecimiento poblacional[239].

En este corto período de auge y ocaso del CLE, vinculado de modo directo al desarrollo ferroportuario de la región, tampoco resultó menor la incorporación de nuevas infraestructuras de conexión sobre el curso de la Laguna Setúbal. En efecto, el paisaje costero de la ciudad se vio alterado por la construcción de tres puentes ferroviarios, financiados por la Compañía Francesa de Ferrocarriles, y un puente colgante y acueducto vial; sin embargo, sólo entre 1935 y 1943 dos de ellos se mantendrán activos en forma simultánea. El primer puente ferroviario comenzó a funcionar en 1886, sobre la traza del ramal al Puerto de Colastiné, ubicada en la desembocadura de la Laguna Setúbal, uniendo el extremo norte del actual Club Regatas con las inmediaciones del actual Yacht Club. Su funcionamiento se extendió casi por dos décadas, hasta 1905, momento en que colapsó debido a una gran crecida del Río Paraná. Durante dos años, el movimiento ferroviario entre Santa Fe y Colastiné se mantuvo suspendido hasta la habilitación de un segundo puente en 1907.

El nuevo ramal se construyó 1,5 kilómetros al norte del anterior, a la altura del actual Bulevar Muttis, sobre la Avenida Costanera “Siete Jefes”, manteniéndose activo (aunque con un reducido funcionamiento tras el desmantelamiento del Puerto de Colastiné y la instalación del Puerto de Ultramar) hasta 1926, momento en el que su

[238] La delimitación de estos períodos responde a la construcción, realizada por la autora, de dos unidades históricas para el estudio de la expansión de la ciudad de Santa Fe sobre el valle de inundación. Mientras que, en el período comprendido entre 1886 y 1912, la periferia jugó un rol central en las dinámicas económicas de la capital santafesina, el período comprendido entre 1912 y 1959 puede ser caracterizado a partir de las acciones de vaciamiento experimentadas a partir de la desconexión de la periferia este respecto de las dinámicas económicas dominantes. Cfr. RAUSCH, Gisela (2012). *Territorialidad en la periferia urbana…Op.cit.,* pp. 29-31.

[239] Si se analizan los datos censales, puede verificarse esta tendencia. En el empadronamiento realizado por la provincia de Santa Fe, en 1887, Colastiné y Rincón contaban con una población total de 2.460 habitantes; en el Censo Nacional de 1895, este número ascendía a 2.734. Dos décadas más tarde, en el Censo Nacional de 1914, el total de habitantes casi no se había incrementado, pues alcanzaba el número de 2.979; 1.845 radicados en San José del Rincón y 1.134 en Colastiné.

estructura colapsó ante una nueva crecida del Paraná. El tercer y último puente ferroviario sobre la Laguna Setúbal comenzó a idearse en 1927, y fue construido por la Compañía Francesa de Ferrocarriles a pedido de la Dirección General de los Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, quedando habilitado en el año 1935. A diferencia de sus antecesores, que habían sido construidos en madera, éste se materializó en hierro y hormigón, imponiendo una imagen técnica y estética renovada a partir del despliegue de sus cuatro arcos metálicos. Sin embargo, aún hoy se desconocen los motivos que impulsaron su reconstrucción tras el cierre definitivo del Puerto de Colastiné, en 1926. De hecho, ante su evidente ineficacia, en 1943, el puente fue desmontado y trasladado a la Provincia de Mendoza, donde fue reutilizado en el Ferrocarril Trasandino[240] **(Figura 2.12).**

Hasta aquí, queda puesta de manifiesto la notable importancia que asumió el sistema ferroportuario en la configuración del CLE durante las últimas décadas del siglo XIX. Respecto de la movilidad terrestre, el Camino de la Costa oficiaba como un medio complementario al ferrocarril para la comunicación de los asentamientos del corredor, precisamente en el tramo comprendido entre el pueblo de Rincón y Colonia Helvecia, localidades que carecían de redes ferroviarias. No obstante, la precariedad de su trazado y el anegamiento de su calzada en épocas de crecida, lo tornaban intransitable durante largos períodos; condición que quedó esbozada en la prensa local de las primeras décadas del siglo XX, junto a reiterados reclamos para su mejoramiento[241].

Al momento de la caída del segundo puente ferroviario, en 1926, se divisaba ya en el paisaje costero de la Laguna Setúbal la figura de un nuevo puente-acueducto vial. El emblemático Puente Colgante, que luego se convertiría en un símbolo del patrimonio

[240] Tras el cese de la concesión, la Compañía Francesa de Ferrocarriles vendió los cuatro tramos metálicos a la Administración General de Ferrocarriles del Estado, organismo que decidió su reutilización y montaje en la Provincia de Mendoza. Este hecho anticipa, en el contexto local, la posterior nacionalización de la red ferroviaria argentina en 1947.

[241] Entre las notas más relevantes, se destacan las siguiente: en primer lugar, una petición presentada por vecinos del departamento Garay a la Comisión Nacional de Puentes y Caminos para la construcción de un camino desde Helvecia hasta el empalme con el ramal a Rincón del ferrocarril Santa Fe. En la misma nota, se resalta esta conexión en el marco de la red de comunicaciones y transportes que impulsa el dragado del riacho, obra central de la construcción del nuevo Puerto de Ultramar (*Diario Santa Fe*, 5/071911). En segundo lugar, una declaración del gobernador donde se compromete a encomendar los estudios preliminares para la construcción del camino en cuanto desciendan las aguas. En dicha nota, el redactor expresa: "Hora era de que al Este de la segunda provincia argentina, se le diesen medios de comunicación de que ya no carece ni la Siberia" *(Diario Santa Fe*, 22/06/1912). En tercer lugar, la sanción del senado de la provincia al proyecto que destina 20.000 pesos para arreglos del camino (*Diario Santa Fe*, 24/06/1913); en cuarto, la solicitud de gestiones para la reparación del puente sobre el Arroyo Leyes (*Diario Santa Fe*, 8/03/1922); en quinto, el aislamiento agravado de las colonias de la costa y su condición relegada respecto de las colonias del interior (*Diario Santa Fe*, 4/10/1923); finalmente, la reparación del camino entre las ciudades de Santa Fe y San José del Rincón por parte de la intendencia municipal (*Diario El Orden*, 9/03/1929).

cultural santafesino, fue construido con el objetivo de resolver el abastecimiento de agua de la ciudad, conectando la toma ubicada en San José del Rincón con la planta potabilizadora emplazada en el Barrio Candioti. Tras una serie de intentos por salvar dicha distancia, y de distintas alternativas elaboradas y ejecutadas por la Dirección Nacional de Obras de Salubridad entre 1903 y 1921[242], se iniciaron los estudios para la ejecución de un puente carretero que permitiera superar, de manera definitiva, los incontables infortunios sufridos por las propuestas precedentes.

Con ese fin, se determinó la construcción de un puente de acero con dos pilares de apoyo, a partir de los cuales se erigieron las torres desde donde se mantenía suspendida la calzada destinada al tránsito vehicular **(Figura 2.13).** Luego de cuatro años de iniciada su construcción, el Puente Colgante fue habilitado para todo tipo de tránsito en 1928. Ahora bien, más allá de la función principal que le dio origen, es decir, la provisión de agua a la ciudad de Santa Fe, y del valor histórico patrimonial que más tarde alcanzó, el nuevo puente se materializó como un hito de enorme significación en el marco de la incorporación del automóvil a la vida urbana del ámbito local. Tras el colapso del puente ferroviario y la consecuente situación de aislamiento que experimentaban los asentamientos y localidades de la costa, el Puente Colgante dio comienzo a un nuevo período de la movilidad territorial hacia el CLE y, en definitiva, representó un mojón insoslayable en la genealogía de la prolífica obra vial posterior. En una palabra, fue el símbolo más emblemático del inicio de una nueva era en la historia de la movilidad en la ciudad de Santa Fe. El riel empezaba a dejar paso al pavimento.

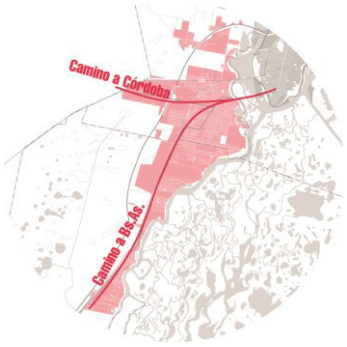
2.3. CORREDOR LITORAL SUR

La expansión hacia el sur de la planta urbana de Santa Fe tiene sus orígenes en el trazado de los **caminos a Córdoba y Buenos Aires**, cuya necesidad de vadear el Río Salado dio lugar a la formación del denominado “Paso” de Santo Tomé. El posterior tendido de los ramales del FCSF y del FCCA no implicaron cambios

[242] El primer puente-acueducto carretero fue construido entre 1904 y 1905, emplazado 150 m. hacia el norte del puente ferroviario; sin embargo, al igual que éste último, colapsó ante la fuerte crecida del Río Paraná en 1905. El segundo puente, proyectado esta vez sólo como acueducto, fue inaugurado en 1909; al igual que el anterior, fue parcialmente dañado por la creciente de 1912 y reparado provisoriamente. En 1915 se proyectó un nuevo puente metálico cuya licitación fracasó ante el elevado costo que alcanzó el acero durante la Primera Guerra Mundial; tomándose la decisión de reemplazar dicho material por una estructura de hormigón armado. En 1919 se inició la fabricación de los pilotes premoldeados y la ejecución de obras complementarias; no obstante, durante la crecida de 1921 se paralizaron los trabajos y, al mismo tiempo, quedó anulada la provisión de agua a la ciudad tras la destrucción definitiva del puente provisorio. Cfr. COLLADO, Adriana y MULLER, Luis (2012). *El Puente Colgante. Historia, materia y símbolo.* Rosario: Aguas Provinciales de Santa Fe, pp. 31-38.

sustanciales en el desarrollo del poblado. No obstante, la instalación de una estación secundaria 15 km. hacia el sur de la estación Santo Tomé impulsó la creación del paraje y posterior pueblo de Sauce Viejo. A continuación, se analizan ambos momentos de la génesis del CLE vinculados, en primer lugar, a las movilidades fluviales y terrestres y, en segundo lugar, a la movilidad ferroviaria.

2.3.1. El Paso de Santo Tomé



El Río Salado, en tanto escenario de las movilidades terrestres y fluviales impulsadas durante la conquista, cobró importancia a partir de la segunda acción proyectada en el plan de "abrir puertas a la tierra", dirigida a la exploración, apertura y trazado de caminos terrestres hacia el oeste y sur de Santa Fe. Emplazada la ciudad en el viejo sitio, se estima que los primeros cruces sobre el Salado se concretaron a la altura de las actuales ciudades de San Justo o Esperanza. Pero, trasladada la ciudad a su emplazamiento definitivo, 80 km. al sur del original, diferentes pasos se concretaron en las cercanías de la actual ciudad de Santo Tomé. Como señala Andrés Roverano: "El río Salado, determinante del nacimiento, gestación y desarrollo de Santo Tomé, y que por lo mismo servirá de referencia inicial, era una de las rutas naturales que buscaban los conquistadores"[243]. Este cruce obligado para acceder a los caminos de Córdoba y Buenos Aires, en una de las zonas más favorables para vadear el Río Salado, dio lugar a la formación de los primeros asentamientos en lo que originalmente fue conocido como "El Paso". Su emplazamiento respecto de la ciudad de Santa Fe, y la configuración geográfica del entorno, propiciaron la formación del futuro núcleo urbano de Santo Tomé **(Figura 2.14).**

Luego de la fundación de Santa Fe, Garay emprendió la exploración del territorio circundante con el objetivo de repartir los solares que serían destinados a chacras y estancias. En esa exploración, al arribar a la confluencia de los ríos Paraná y Salado Grande, el fundador tomó posesión de los terrenos ubicadas al oeste de este último, convirtiéndose en el primer propietario de las tierras que hoy pertenecen a las localidades de Santo Tomé y Sauce Viejo. Transferidas en 1582 a Hernando Arias de Saavedra, yerno de Garay y primer criollo en gobernar los destinos del Río de la Plata, estas tierras surgieron como un importante centro de producción ganadera. A lo largo del siglo XVII, distintos propietarios mantuvieron esta impronta productiva, aunque su mayor reconocimiento es atribuido a la adquisición de estas tierras por parte de la Compañía de Jesús en 1666. En paralelo con la mudanza de Santa Fe, los padres jesuitas se hicieron cargo del abastecimiento de carne a la nueva ciudad, impulsando

[243] ROVERANO, Andrés (1961). *Santo Tomé. El paso histórico de Santa Fe de la Vera Cruz*. Santa Fe: Castellví S.A, p. 19.

el desarrollo de la denominada Estanzuela de Santo Tomé. Al respecto, Roverano señala que la importancia obtenida al monopolizar las actividades de la Compañía y la posición estratégica que le significaba a la Estanzuela estar inmediata a Santa Fe, sobre el camino que conducía a Buenos Aires y en proximidades de la ruta que llevaba a Córdoba, promovió la construcción de edificios indispensables para atender las necesidades de un movimiento cotidiano que iba en aumento[244].

Luego de la expulsión de los jesuitas, en el año 1767, la Junta de Temporalidades designó a Francisco Solano Frutos como capataz de la Estanzuela. Dada la constante actividad del Paso, Frutos creó el primer concesionario oficial para el cruce de balsas y canoas; sin embargo, la obsolescencia del recurso fluvial para el tráfico comercial motivó la búsqueda de nuevas conexiones. Ya en el siglo siguiente, la creciente movilidad impulsada por las colonias que se ubicaron en el centro de la provincia promovió la apertura de los caminos a Esperanza y a Coronda a través del Paso, obras que fueron concretadas, desde 1866, por el gobernador de la provincia de Santa Fe, Nicasio Oroño (1864-1868). En este contexto de conectividad se concretó el primer puente de madera sobre el Paso de Santo Tomé, en el año 1875, el cual fue construido por Ramón García, y reparado en 1879 y 1904, definiendo la traza de las sucesivas conexiones entre las ciudades de Santa Fe y Santo Tomé **(Figura 2.15).** Este avance en beneficio de la movilidad territorial, junto al reconocimiento jurídico del pueblo de Santo Tomé en 1872, representaron el progreso del antiguo Paso hacia la formación del segundo núcleo urbano más importante del GSF. En este punto, tanto el puente, el puerto[245], como los caminos a Esperanza y a Coronda, otorgaron al Paso de Santo Tomé los beneficios de una ubicación troncal en los desplazamientos comerciales[246].

Respecto de las tierras que hoy pertenecen al pueblo de Sauce Viejo, es preciso mencionar su rol como escenario del servicio de postas instaurado tras la expulsión de los sacerdotes jesuitas. Las estancias allí establecidas comenzaron a funcionar como lugares de descanso y provisión para los viajeros que cruzaban estas tierras a través del camino real que comunicaba Buenos Aires con el Alto Perú. Por otra parte, y en sintonía con las diversas movilidades fluviales que subyacen a la conformación del territorio del GSF, también el Río Coronda fue protagonista del movimiento mercantil de la región. A orillas de este río, brazo continuo del Río Salado y parte del sistema fluvial del Río Paraná, funcionó un embarcadero conocido como Puerto

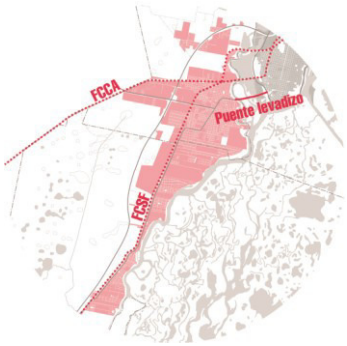
[244] Cfr. ROVERANO, Andrés (1961). *Santo Tomé. El pasc… Op.cit,* pp. 34-35.

[245] El Puerto de Santo Tomé fue creado en 1846 como estación de resguardo aduanero sobre el Río Salado, cobrando un fuerte impulso a partir de la fundación de las colonias agrícolas del oeste. Sin embargo, su dinamismo decreció hacia finales del siglo XIX, cuando el tendido de las nuevas redes ferroviarias eludió el Paso para concentrarse en el puerto de Santa Fe (Figuras 2.16 y 2.17).

[246] Cfr. ROVERANO, Andrés (1961). *Santo Tomé. El pasc… Op.cit,* p. 116.

Gálvez. Ubicado a la altura del kilómetro 450 de la actual RN11, su emplazamiento ofrecía una alternativa para la comercialización de productos provenientes de las colonias del oeste, en el marco de una red de puertos y embarcaderos secundarios establecidos a lo largo del curso fluvial del Río Paraná, de un modo similar a como ocurría, como ya se dijo, sobre las costas del Río San Javier **(Figuras 2.16 y 2.17).**

2.3.2. El ferrocarril de paso



En sintonía con lo experimentado en el CLE, el desarrollo ferroportuario materializó una serie de transformaciones territoriales y urbanas que también influyeron de modo decisivo en la génesis del CLS. Transcurrida una década desde la concreción del primer puente entre Santa Fe y Santo Tomé, y luego de la apertura de caminos de exploración, los ánimos de progreso y de desarrollo en torno al avance del ferrocarril no tardaron en resonar entre los pueblos y colonias del centro-oeste de la provincia. Iniciados los trabajos del Ferrocarril Santa Fe a las Colonias, en 1884, Roverano[247] detalla la inquietud que experimentaban los comerciantes y vecinos oriundos de Franck, Las Tunas, San Agustín, San Carlos, Sauce, Lubary, Gessler y Santo Tomé acerca de la incorporación de sus incipientes núcleos urbanos en el proyecto de extensión de líneas férreas.

En un petitorio al gobierno provincial, los habitantes de la zona expresaron la necesidad de construir un ramal desde Santo Tomé hasta San Carlos, previendo el empalme de esta colonia con un ramal proveniente de Esperanza. De este modo, argumentaron, "…queda favorecida la parte sur y norte de las Colonias del Oeste, puesto que los productos de exportación de la parte agrícola que corre desde Santo Tomé hasta Colonia Gessler serían transportados fácilmente por la vía férrea proyectada"[248]. Por otro lado, en este mismo petitorio se refleja el interés por revalorizar el Puerto de Santo Tomé, en tanto posible punto de salida de la producción de dichas colonias.

A pesar de las peticiones y tratativas, el proyecto del ramal Santo Tomé-San Carlos jamás llegó a concretarse; hecho que, sumado al auge del Puerto de Colastiné, derivó en la decadencia de aquel viejo puerto sobre el Río Salado. En tal sentido, Roverano insiste en que las dificultades que atravesaba este puerto hubieran podido subsanarse con un tendido ferroviario que diera respuesta a las necesidades que los productores

[247] Cfr. ROVERANO, Andrés (1961). *Santo Tomé. El pasc… Op.cit,* p. 117.

[248] A.G.S.F. Gobierno. T.77, leg.8. Citado en ROVERANO, Andrés (1961). *Santo Tomé. El pasc… Op.cit.,* pp. 117-119.

ponían de manifiesto[249]. En definitiva, señala el autor, "Santo Tomé no debe al ferrocarril nada de lo que con él se pretendió lograr. Sus puentes, viejos y peligrosos tantas veces, sus chatas y canoas, frágiles e inseguras, hicieron más por el progreso del pueblo que las relucientes paralelas de hierro"[250]. Si vale la redundante metáfora: el ferrocarril sólo estaba de paso por El Paso.

No obstante, la conexión ferroviaria de Santa Fe con los centros productivos del sur (Rosario y Buenos Aires) precisó, nuevamente, atravesar el Salado a través del Paso de Santo Tomé. En ese marco, se construyó el edificio de la estación del FCCA -antes llamado Ferrocarril Buenos Aires y Rosario- en el año 1889, impulsando en sus alrededores un nuevo foco de crecimiento en la ciudad de Santo Tomé. Posteriormente, se extendió el ramal del FCSF, cuyo trazado y estación actuaron de barreras para el desarrollo del tejido urbano anteriormente mencionado[251].

Sobre las vías de este último ramal, aproximadamente 15 km. al sur de la estación erigida en Santo Tomé, se instaló la estación Sauce Viejo en 1891. Al igual que ocurrió con las estaciones de las localidades de Recreo y Monte Vera, como se verá más adelante, el movimiento generado en torno a la estación definió la existencia del nuevo poblado. Manuel Gálvez, propietario de las estancias de aquella zona y del puerto que llevaba su nombre, fue el encargado de trazar el primer plano en torno a la estación. La venta de los terrenos comenzó a concretarse en el año 1913, y desde ese momento se erigieron las primeras construcciones. El lento proceso de urbanización que experimentó el poblado queda reflejado en su identificación como pueblo, por parte del gobierno provincial, recién en el año 1938[252] **(Figura 2.18).**

Durante este período, al igual que la Laguna Setúbal, el Río Salado fue escenario del emplazamiento de nuevas infraestructuras de conexión. Sobre las trazas de ambos

[249] En palabras del autor, "La dificultad de obtener transportes suficientes pudo ser salvado con el racional tendido ferroviario, pero éste se hizo con un criterio que no correspondió a las necesidades del productor sino a la conveniencia de los que manejaban el acopio y exportación de las cosechas, y de los especuladores de la tierra adquirida con figurados propósitos de colonización. Este despojo a la verdadera economía nacional abatió el progreso de Santo Tomé, pues, así como el ferrocarril levantó núcleos urbanos en medio de las desiertas y ricas llanuras, a la 'puerta de Santa Fe' le significó su decadencia". *Ibíd.*, p.94-95.

[250] *Ibíd.,* p.120.

[251] Cfr. GRENÓN, Ernesto (s/f). *Santo Tomé, una realidad en el tiempo*. Santo Tomé: Municipalidad de Santo Tomé. Recuperado de http://www.santotome.gob.ar/Ciudad/datos_generales/historia

[252] Según los datos que pueden observarse en los primeros Censos nacionales, para 1885, las localidades de Santo Tomé y Sauce Viejo contaban con un total de 1.317 habitantes. Dos décadas más tarde, en 1914, el índice de crecimiento había sido muy inferior al experimentado por la ciudad de Santa Fe, en tanto que ambas localidades sólo contaban con 2.432 pobladores.

ramales se erigieron dos conexiones ferroviarias, ubicadas entre los actuales puentes de la Autopista Santa Fe-Rosario, al norte, y carretero, al sur. Al presente, el puente del FCCA (hoy Ferrocarril Nacional General Bartolomé Mitre) mantiene su uso original, tras ser redimensionado en el año 1980 **(Figura 2.19).** No obstante, hacia comienzos del siglo XX, la construcción de nuevos puentes carreteros denota la importancia creciente del sistema automotor. En 1906, el viejo puente de madera diseñado por Ramón García fue reemplazado por un puente de hierro levadizo de siete tramos unidos por un terraplén.

La nueva conexión vial, en efecto, permitía el paso de las embarcaciones que tenían sus atracaderos en las barrancas del Puerto de Santo Tomé, y por el cual transitaban alrededor de cien vehículos diarios a comienzos de la segunda década del siglo XX[253] **(Figura 2.20).** Sin embargo, la precariedad de su estructura se manifestaba cada vez que el Río Salado experimentaba una nueva crecida, por lo que las comunicaciones entre ambos núcleos urbanos se mantuvieron con serias dificultades a lo largo de casi 30 años, entre desmoronamientos, clausuras, arreglos, refuerzos y habilitaciones. A lo largo de este período, la prensa local asumió un rol muy importante en los continuos reclamos para su reemplazo y/o reparación, al tiempo que auspiciaba en sus notas el desarrollo de "aquel pintoresco pueblo", el cual se encontraba directamente ligado a una vía de comunicación que fuera capaz de garantizar las relaciones de manera sostenida[254]. El funcionamiento del puente de hierro se extendió hasta la habilitación de la nueva conexión vial, en 1939, siendo desmantelado de manera definitiva en 1950[255].

[253] *Diario Santa Fe,* 9/06/1912. El camino a Santo Tomé, p.2.

[254] "El progreso efectivo de aquel pintoresco pueblo depende solamente de una vía de comunicación que garantice el desenvolvimiento regular de las relaciones comerciales. Su proximidad a la capital y lo agradable de su paraje, autorizan a pensar que Santo Tomé será en plazo no lejano un pequeño emporio de actividades y una residencia ideal". *Diario Santa Fe*, 23/07/1915. Las comunicaciones con Santo Tomé, p.2.

[255] *Diario El Orden*, 7/06/1950. Desaparecieron y esta vez para siempre, los famosos 7 puentes del antiguo camino carretero a Sto. Tomé, p.8.

2.4. CORREDORES INTERIORES NORTE

2.4.1. De camino a las chacras



Hacia el norte del trazado de la ciudad trasladada, en la única dirección exenta de bordes fluviales, el territorio fue fraccionado en *lonjas*, y destinado a las tierras de labor agropecuaria conocidas como chacras **(Figura 2.21)**[256]. Se trazó allí el primer camino rural, conocido más tarde como camino de "Ascochingas", dividiendo lo que dio en llamarse el "Pago de Arriba" (hacia el este, hasta la Laguna Grande, luego Setúbal), y el denominado "Pago de Abajo" (hacia el oeste, hasta el Río Salado) **(Figura 2.3)**. En dirección a este eje, y más allá del límite norte del predio rural, nació el actual pueblo de Monte Vera. Antonio Vera Muxica, encargado del traslado de la ciudad a su nuevo emplazamiento, compró las tierras que hoy pertenecen a la jurisdicción de esta localidad, impulsando allí un primer asentamiento en torno a su estancia. Tres siglos y medio más tarde, el acceso al pueblo desde la ciudad de Santa Fe mantiene la misma condición territorial que le dio origen: el camino de Ascochingas, hoy avenida Aristóbulo del Valle.

A principios del siglo XIX, a medida que el tejido urbano de Santa Fe avanzaba en torno a la cuadricula fundacional, se sumaron otros tres caminos norte-sur en paralelo al mencionado camino de Ascochingas, los que comunicaban el sur urbano con las chacras y estancias del norte rural: el camino de Aguirre, el camino de Nogueras y el camino Público o del Medio (hoy avenida Blas Parera, avenida López y Planes y avenida Facundo Zuviría, respectivamente). Hacia finales del mismo siglo, el plano del agrimensor B.N. de Llano, de 1884, revela la existencia de un cuarto eje: el camino a Guadalupe, hoy avenida General Paz **(Figura 2.3).**

La cartografía confeccionada en las primeras décadas del siglo XX[257], demuestran una tendencia del crecimiento urbano que tendía a consolidarse a lo largo de la traza de los caminos de Ascochingas y de Guadalupe, respecto de los otros caminos existentes

[256] La fundación de una ciudad representaba el disparador para el reordenamiento del territorio, donde las chacras y estancias (derivadas del reparto de tierras) formalizaban los dos tipos de unidades de producción (agrícola y ganadera, respectivamente) para el abastecimiento y comercialización de productos. Cfr. CALVO, Luis María (2012). Antecedentes sobre la ordenación territorial…*Op.cit.*, p. 28. En el entorno inmediato a la ciudad trasladada, las tierras destinadas a las chacras fueron delimitadas, al este, por La Laguna Grande de los Saladillos; al oeste, por el Río Salado; al sur, por una línea transversal a ambas cuencas ubicada aproximadamente a la altura de la actual calle Junín; al norte, por una línea paralela a esta última que sobrepasaba el actual asentamiento de Ángel Gallardo. Cfr. GIORIA, Blanca (2009). *La construcción del espacio… Op.cit.,* p. 37 (Figura 2.3).

[257] Cfr. BERTUZZI, María Laura y COLLADO, Adriana (1995). Santa Fe 1880-1940. Cartografía y expansión del trazado. *Documento de trabajo N° 4.* Santa Fe, Argentina: PEHIS-CEDEHIS-UNL.

ubicados hacia el oeste: el de Aguirre, el de Nogueras y el del Medio. Una primera lectura de los planos, en efecto, permite comprender esta tendencia a partir de dos factores: en primer lugar, a partir de la implantación de la traza fundacional en el sureste del actual ejido de la ciudad, y su posterior expansión hacia el norte y el oeste; en segundo lugar, a partir de la localización del puerto de la ciudad (primero de Colastiné y luego de Ultramar) y de las estaciones ferroviarias. A lo que se sumará un proyecto (también ideado y presentado ante el Consejo Municipal por el ingeniero Emilio Schnoor en 1887) para la construcción de un *tramway* que uniría el puerto con el paraje Guadalupe, atravesando el Bulevar Gálvez[258].

Además de estos factores determinantes, dos situaciones territoriales pueden ser interpretadas en el marco de este incipiente proceso de urbanización y consolidación hacia el centro-este de la ciudad. Por un lado, una nota firmada por los vecinos de los parajes Ascochingas (localizado en las inmediaciones del actual pueblo de Arroyo Aguiar) y Monte Vera, en el año 1899, solicitando al gobernador de la provincia una partida presupuestaria para el arreglo del camino Ascochingas, lo que no sólo confirma la existencia de un núcleo poblacional permanente, sino la importancia que dicho camino había adquirido para los primeros pobladores de la zona norte, dedicados principalmente al acarreo de leña a la ciudad central[259]. Por otro lado, la conformación del paraje Guadalupe desde mediados del siglo XVIII, momento en que se construye el oratorio que luego se convertiría en la Basílica de Guadalupe, y, ya durante el siglo XIX, con el asentamiento de familias dedicadas a diversos cultivos; lo que movilizó el tránsito entre el sur y el noreste, transformando el imaginario rural en un ideario colectivo fundado en lo religioso y natural.

Si se considera que estas dos ocupaciones originaron los primeros flujos entre el norte rural y el sur urbano, puede hallarse aquí la génesis de un proceso de densificación y consolidación de la franja este de la ciudad de Santa Fe, a partir de la diferenciación jerárquica que comenzó a visualizarse en la consideración de los caminos a los parajes Guadalupe y Ascochingas ya desde el siglo XVIII. Al mismo tiempo, tal como lo demuestran las referencias examinadas por Adriana Collado[260], y como ya se ha señalado más arriba, los viajeros que exploraron el territorio a mediados del siglo XIX no hallaron en los bañados del Salado el mismo atractivo que generaba el sistema fluvial del Río Paraná. Esta zona de arrabales, como se la denominó, se mantuvo alejada del proceso de urbanización hasta la segunda década del siglo XX, quedando

[258] Cfr. COLLADO, Adriana (1994). Santa Fe. Proyectos urbanísticos… *Op.cit.*, pp. 4-10.

[259] Cfr. BALDACCINI, Mirtha (2008). *Historia del Pueblo de Monte Vera*. Santa Fe, Argentina: Ladran Sancho Ediciones.

[260] Cfr. COLLADO, Adriana (2007). *Modernización urbana en ciudades provincianas…Op.cit.,* pp. 39-45.

exenta del incipiente proyecto modernizador planteado para la ciudad en las últimas décadas del siglo XIX.

2.4.2. Las estaciones de Recreo y Monte Vera



Entre los núcleos urbanos que integran el territorio del GSF, la ciudad de Recreo y los pueblos de Monte Vera y de Sauce Viejo se originaron a partir de la distribución de estaciones secundarias en el entramado de las redes ferroviarias. Hacia el norte del trazado fundacional de Santa Fe, una serie de caminos paralelos indicaban la conectividad de la ciudad con las tierras de labranza, tal como se ha detallado en el apartado anterior. A pesar de verificarse la existencia de un núcleo poblacional en las inmediaciones del camino de Ascochingas, es sólo a partir de la instalación de dos estaciones ferroviarias, ubicadas aproximadamente 18 km. al norte de la estación del Ferrocarril Santa Fe a las Colonias (FCSF), que se verifica el inicio de un lento proceso de urbanización en torno a dichos equipamientos[261].

El surgimiento de Recreo se vincula, además, con la fundación de las colonias agrícolas en las cercanías de la ciudad de Santa Fe, precisamente a partir del trazado de las colonias Crespo y Aldao. Ambos proyectos, aprobados en 1885 por el Ministerio de Gobierno de la Provincia de Santa Fe, resultaron de un proceso de colonización privada a cargo de Ignacio Crespo y José Aldao, propietarios de dichas tierras y encargados de la subdivisión y posterior venta de los lotes. Un año más tarde se firmó el contrato entre el gobierno de la Provincia y la Compañía John S. Meiggs & Son, cuyo propósito era la extensión de una línea ferroviaria desde la capital provincial hasta la ciudad de Reconquista. En el marco de este ramal, y luego de una serie de tratativas con los señores Crespo y Aldao, se resolvió construir la estación en el límite de ambas colonias **(Figura 2.22).** En 1887 se iniciaron los trabajos y un año más tarde, en 1888, se inauguró un primer tramo del ramal hasta la Colonia San Justo, quedando habilitado un servicio diario entre dicha colonia y la ciudad de Santa Fe. En pleno funcionamiento de la nueva conexión, en 1890, se aprobó la traza de los terrenos (hecho que determinó la fecha fundacional del pueblo de Recreo) que posteriormente fueron vendidos a vecinos afincados en el lugar y a los inmigrantes europeos que llegaban hasta la zona. Hacia el año 1901, el pueblo de Recreo adquirió autonomía

[261] Si se analizan los datos censales, sin embargo, se pueden observar ciertos vaivenes en el crecimiento poblacional de Recreo y Monte Vera. En el Censo Nacional de 1869, ambas localidades contaban con tan sólo 425 habitantes; en el empadronamiento realizado por la Provincia de Santa Fe en 1887, la población total había aumentado a 1.687 personas; en el Censo Nacional de 1895, ese número había descendido a 1.174, recuperándose de manera significativa para el Censo Nacional de 1914, cuando la población total de ambas localidades ascendía a 2.818: 1.971 en Recreo y 847 en Monte Vera.

legal y administrativa respecto de la ciudad de Santa Fe a partir de la creación de la Comisión de Fomento[262].

Por su parte, el núcleo poblacional de Monte Vera surgió a partir de la extensión de un ramal del Ferrocarril Central Norte Argentino (FCCNA) desde la ciudad de Santa Fe hasta la Colonia San Cristóbal. Inaugurada la estación en 1908, no obstante, se debió esperar hasta 1917 para contar con la habilitación al público de un servicio regular. Al igual que lo acontecido en torno a la estación de Recreo, y en sintonía con un sinnúmero de pueblos y ciudades nacidas a partir de la traza ferroviaria, se aprobó el loteo y la venta de terrenos en las adyacencias de la estación. Tras pertenecer al ejido de la ciudad de Santa Fe por algunos años, en 1914, el pueblo de Monte Vera consiguió su autonomía a partir de la creación de la Comisión de Fomento de dicha localidad, comprendiendo en su jurisdicción a los parajes de Ascochingas, Km. 18, La Costa, Ángel Gallardo y Chaco Chico[263].

3. Hacia la historia del camino: incipiente institucionalización de la obra vial argentina

El proceso de institucionalización de la obra vial argentina puede remontarse hasta los primeros tiempos de las Provincias Unidas del Río de la Plata, a comienzos del siglo XIX; más precisamente, a la creación de la primera Comisión de Caminos, en 1817. Tras la Declaración de la Independencia, el 9 de julio de 1816, el Director Supremo de las Provincias Unidas, General Juan Martín de Pueyrredón, promulgó el primer decreto dirigido a la comodidad, integración y buena dirección de los caminos, con el objetivo de ofrecer mejores condiciones de abastecimiento y comercialización a todos los pueblos y establecimientos rurales. Algunos años más tarde, ya en la época de la "feliz experiencia" rivadaviana, un nuevo decreto dio lugar al primer Reglamento de Obras Públicas, en 1823, y al establecimiento de un Departamento de Ingenieros Arquitectos, en el año 1826. Este último se encontraba separado del Departamento de Topografía y Estadística General de las Provincias, y era el encargado de "Proponer todas las medidas que conduzcan a establecer bajo el mejor orden los ramos de caminos y calles, y la forma, aseo y comodidades de los

[262] Cfr. COMUNA DE RECREO (1990). *Recreo. 100 años.* Recreo, Santa Fe, Argentina.

[263] Cfr. BALDACCINI, Mirtha (2008). *Historia del Pueblo de Monte Vera… Op.cit.*, p. 86.

pueblos"[264]. Tras estas incipientes reglamentaciones, en 1827 se decretó la primera resolución de vialidad urbana destinada a regularizar y ordenar el territorio de la ciudad de Buenos Aires y sus suburbios. La propuesta consistía en la apertura y prolongación de las calles de salida con un ancho de 30 varas[265], estableciendo una calle de circunvalación (hoy avenidas Callao y Entre Ríos) y cuatro calles perpendiculares (hoy avenidas Corrientes, Córdoba, Santa Fe y calle Juncal). Sin contemplar aún el ensanche del sector céntrico de la ciudad, estas reformas prefiguraron el trazado posterior de las avenidas porteñas[266].

Hacia mediados del siglo XIX, el camino argentino estuvo ligado al proceso de institucionalización de la obra pública nacional. En un principio, vinculado a la creación del Consejo de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires, en 1852; más tarde, a la creación del Departamento de Ingenieros (Ley N°757 del año 1875), el cual se hallaba integrado por dos divisiones (Caminos y Puertos y Obras Hidráulicas), y a la promulgación de la primera Ley de Obras Públicas N°775, del año 1876. Finalmente, este proceso de institucionalización se vio vinculado a la creación del Ministerio de Obras Públicas (MOP) mediante la Ley N°3.727, del año 1898. La evolución de este proceso de institucionalización es indicativa de la formación de la estructura del Estado Nacional a partir de la ya mencionada presidencia de Bartolomé Mitre (1862-1868) y, al mismo tiempo, complementaria de su ampliación y diferenciación interna. En un inicio, la organización interna del MOP estuvo compuesta por cuatro Direcciones Generales: la Dirección General de Vías de Comunicación y Arquitectura; la Dirección General de Obras Hidráulicas; la Dirección General de Obras de Salubridad; y la Dirección General de Contabilidad. Al año siguiente de su creación, en 1899, los trabajos de arquitectura se despegaron de las obras viales, y casi una década más tarde, hacia 1906, las funciones de la Dirección General de Vías de Comunicación se repartieron en tres nuevas direcciones generales: Ferrocarriles; Puentes, Caminos y Telégrafos; y Obras de Arquitectura[267].

[264] PROVINCIA DE BUENOS AIRES (1836). *Recopilación de las leyes y decretos promulgados en Buenos Aires, desde el 25 de mayo de 1810, hasta fin de diciembre de 1835, con un índice general de materias.* Buenos Aires: Imprenta del Estado, p. 774.

[265] *Ibíd*, pp. 858-859.

[266] ASOCIACIÓN ARGENTINA DE CARRETERAS (1999). *El camino argentino. Pasado, presente y futuro.* Buenos Aires, Argentina, pp. 14-16.

[267] Cfr. BALLENT, Anahí y SILVESTRI, Graciela (2004). Ministerio de Obras Públicas. En J.F. Liernur y F. Aliata. (Comp.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades, tomo I-N* (pp.136-139). Buenos Aires: Arte Gráfico Editorial Argentino.

Durante los primeros años del siglo XX, la aparición del automóvil en la vida urbana y la fundación del Automóvil Club Argentino (ACA) coincidieron con la sanción de la Ley N° 5.315 del año 1907, promulgada por iniciativa del Ing. Emilio Mitre. Esta Ley disponía la contribución del 3% de las ganancias líquidas de los ferrocarriles para la construcción y el mejoramiento de los caminos de acceso a las estaciones ferroviarias, a partir de la creación de un fondo específico para la ejecución de obras viales[268]. Gestionados inicialmente por una Comisión Administradora, estos fondos pasaron a ser manejados más tarde por diversos organismos del Estado: en primer lugar, a partir de 1919, por la Dirección General de Contabilidad del MOP; posteriormente, a partir de 1925, por la División de Contabilidad de los Fondos de la Ley 5.315; finalmente, por la División de Contabilidad de los Fondos de Vialidad, repartición que se haría cargo de los recursos provenientes del sobreprecio de la nafta. Estos recursos, como se verá en el próximo capítulo, dieron lugar a la prolífica obra vial desarrollada en la década del 1930. No obstante, el período previo a la sanción de la Ley Nacional de Vialidad fue visto como una época de insuficiente acción caminera, caracterizada por una serie de problemas que impedían el desarrollo y progreso de la obra vial[269].

Epílogo

Tras el recorrido realizado, y teniendo en cuenta las variables de análisis explicitadas en la Introducción, pueden esbozarse las siguientes conclusiones preliminares.

En relación con la **traza**, es decir, con las acciones vinculadas a la movilidad, y su concreción en obras de infraestructura, se ha intentado develar la génesis de cada uno de los CEU del GSF (representados como espacios de exploración, apertura y organización urbana), cuyas direccionalidades dominantes comenzaron a quedar definidas en este extenso período que transcurre entre la fundación y el traslado de Santa Fe a su emplazamiento actual, en 1660, y el agotamiento del modelo primario agroexportador. En este trazado inicial, se dijo, los caminos no sólo se mostraron

[268] La sanción de la Ley Mitre, si bien representó el antecedente principal de la Ley Nacional de Vialidad N°11.658, aún no formaba parte de lo que más tarde se conoció como el período de la legislación vial. Cfr. *Boletín de la Dirección General de Investigaciones, Estadísticas y Censos*, septiembre de 1948, n°19. Santa Fe: Secretaría Técnica de la Gobernación, p. 340.

[269] Las características que presentaba el problema vial antes de la sanción de la Ley Nacional de Vialidad fueron resumidos en los siguientes puntos: "a) falta de distribución y de coordinación de la tarea vial entre los gobiernos nacional, provincial y municipal; b) escasez de recursos para obras de vialidad; c) inexistencia de organismos administrativos adecuados para el estudio y la acción vial; d) deficiencias y vacíos de la legislación administrativa general; e) deficiencias y vacíos de la legislación especial relativa a los transportes; f) insuficiente ilustración colectiva sobre economía general de los transportes y, en particular, sobre cuestiones viales". *Ibíd.*

como infraestructuras subsidiarias (primero de los ríos, más tarde de los rieles), sino que también se vieron condicionados en su dirección por la *condición fluvial* de Santa Fe, dado que tanto el Río Paraná -y sus afluentes- como los ríos Salado y Coronda resultaron determinantes. Asimismo, como ya comienza a quedar en claro hacia el final de este largo período, la creciente competencia entre los rieles y las rutas es un fenómeno que adquiere cada vez mayor relevancia, y que en el caso del GSF se resumen en dos hechos puntuales: el trazado de la primera carretera entre Santa Fe y Rosario (lo que luego da origen a la RN11), en paralelo a las vías del ferrocarril, y la materialización de la primera conexión vial sobre la Laguna Setúbal, con la consecuente declinación de las conexiones ferroviarias que conducían hacia el ya desmantelado Puerto de Colastiné.

En relación con la **mancha**, es decir, la expansión del tejido urbano y la dinámica demográfica, cabe decir que, luego del traslado de Santa Fe a su ubicación actual, las localidades aledañas que experimentaron un mayor crecimiento fueron las del Santo Tomé (CLS) y San José del Rincón (CLE). La primera, como un paso obligado hacia las colonias ubicadas al oeste de la provincia y hacia los caminos que conectaban a la ciudad central con Rosario, Buenos Aires y Córdoba; y la segunda, no sólo por la belleza paisajística que ya comenzaba a ser admirada en esa zona, o por la conexión con las colonias agrícolas ubicadas a orillas del Río San Javier, sino también por su cercanía al Puerto de Colastiné.

En cuanto al crecimiento de la mancha en los bordes de la ciudad central (CLB), y ya entrando en el terreno de las **representaciones**, en esta época comenzó a evidenciarse una ocupación diferenciada, con un borde (este) valorado y embellecido a partir de diversas intervenciones urbanísticas, como la construcción del primer tramo de la Avenida Costanera sobre la Laguna Setúbal, y otro borde (oeste) denigrado y destinado a usos urbanos "indeseables": la cura de los enfermos, el descanso de los muertos y el encierro de los locos. Finalmente, en cuanto a los corredores que ofrecían una conexión con los territorios ubicados al norte de la ciudad central (CIN), cabe señalar que el incipiente desarrollo del "camino a las chacras" se encontró fuertemente vinculado a la agricultura frutihortícola; un perfil que, sobre todo en el caso de Monte Vera, se mantiene todavía vigente.

Finalmente, en relación con el **contexto**, es decir, con los modelos urbanos insertos en determinados paradigmas políticos y económicos que prevalecieron durante este extenso período en la región y el país, cabe señalar dos momentos específicos: el primero, durante la época de exploración y consolidación de la unidad nacional, en la que la ciudad de Santa Fe fue concebida como un "nudo de comunicaciones" fluviales y terrestres, como un punto arquimédico en el triángulo conformado por Buenos Aires, Asunción y el Alto Perú. En efecto, puede decirse que Santa Fe emergió de esta coyuntura, es decir, de esa mixtura entre una movilidad fluvial dominante y una

movilidad terrestre de carácter complementario, donde los caminos y las carretas representaban un sistema subsidiario al de los ríos y los barcos. Más tarde, con la consolidación del modelo primario agroexportador, la implantación de colonias agrícolas y el desarrollo de los caminos de hierro, Santa Fe se convirtió en un enclave importante, en directa relación con las colonias que se ubicaron al oeste, y a partir de una creciente infraestructura ferroviaria y portuaria; una infraestructura respecto de la cual los caminos todavía se mostraban con un carácter subsidiario. Al igual que ocurría también con la ciudad de Santa Fe, cuya importancia relativa frente a urbes más "pujantes", como Rosario, también comenzó a evidenciarse cada vez con mayor nitidez.

Plano síntesis capítulo 2

INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD

Infraestructura ferroportuaria
Caminos sin pavimentar
Infraestructura vial

CORREDOR LITORAL DE BORDE

1. Avenida Costanera “Siete Jefes” (1903 / 1928)
1. Terraplén FCCA (1912)
2. Puerto de Ultramar (1911)

CORREDOR LITORAL ESTE

1. Camino de la Costa
3. Puerto de Colastiné (1886-1926)
3a. Terminal Sur (1886)
3b. Terminal Norte (1900)
4. Ramal FCSF a Rincón (1888)
5. Primer Puente FCSF sobre Laguna Setúbal (1886-1905)
6. Segundo Puente FCSF sobre Laguna Setúbal (1905-1926)
3. Puente Colgante (1928)
7. Tercer Puente FCSF sobre Laguna Setúbal (1935-1943)

CORREDOR LITORAL SUR

2. Camino a Buenos Aires
3. Camino a Santiago del Estero y Córdoba
8. Puente FCSF sobre Río Salado
9. Puente FCCA sobre Río Salado
10. Estaciones FCCA y FCSF en Santo Tomé
11. Estación FCSF en Sauce Viejo
2. Puente de hierro levadizo (1906)

CORREDORES INTERIORES NORTE

12. Estación FCCNA en Villa Guadalupe (1908)
13. Estación FCCNA en Monte Vera (1908)
14. Estación FCSF en Recreo (1888)
15. Ramal FCSF a colonias del oeste (1885)
4. Camino de Ascochingas - Av. Aristóbulo del Valle
5. Camino a Guadalupe - Av. General Paz
6. Camino del Medio - Av. Facundo Zuviría
7. Camino Nogueras - Av. López y Planes
8. Camino de Aguirre o al matadero - Av. Blas Parera



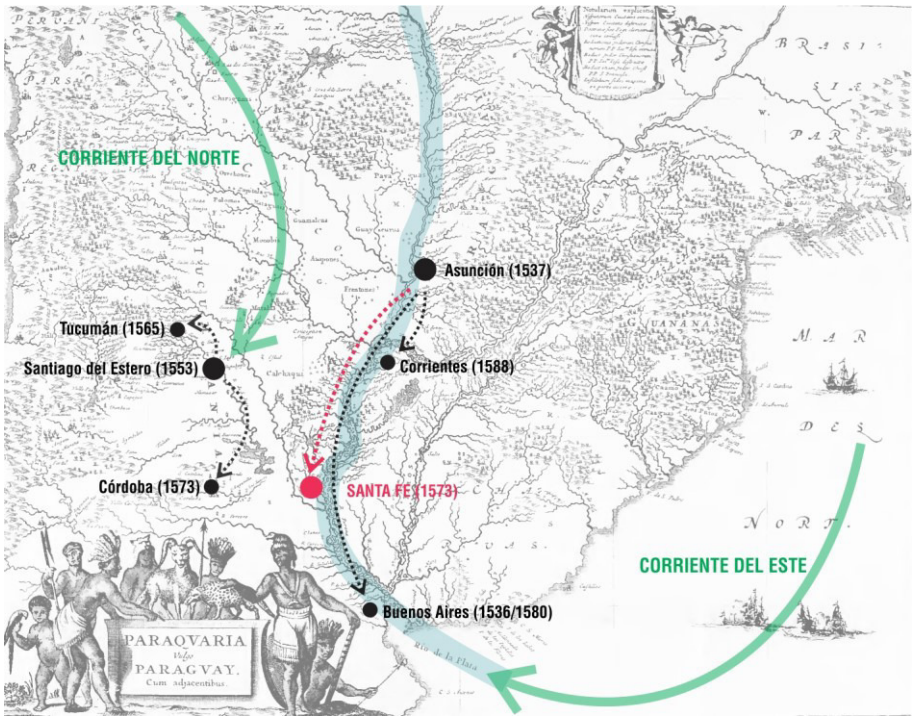


Figura 2.1: Intervención propia sobre mapa de las regiones del Paraguay, compuesto por el padre jesuita Luis Ernot en 1632. Fuente: FURLONG CARDIFF, Guillermo (1936). *Cartografía jesuítica del Río de la Plata.* Buenos Aires, Argentina: Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Lámina II.

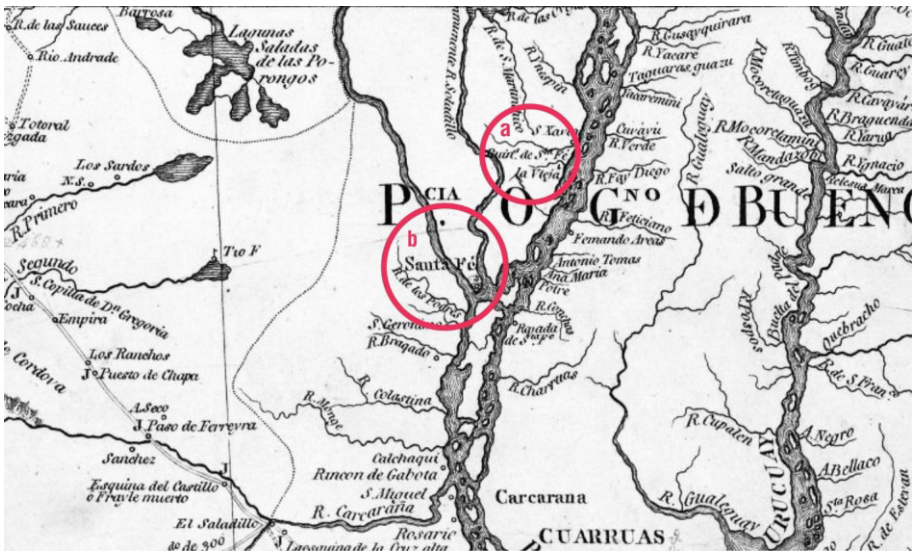


Figura 2.2: Ubicación de las Ruinas de Santa Fe La Vieja (a) y la nueva ciudad de Santa Fe de la Vera Cruz (b). Fuente: Recorte del Mapa Geográfico de América Meridional, dispuesto y gravado por D. Juan de la Cruz Cano y Olmedilla, 1775.

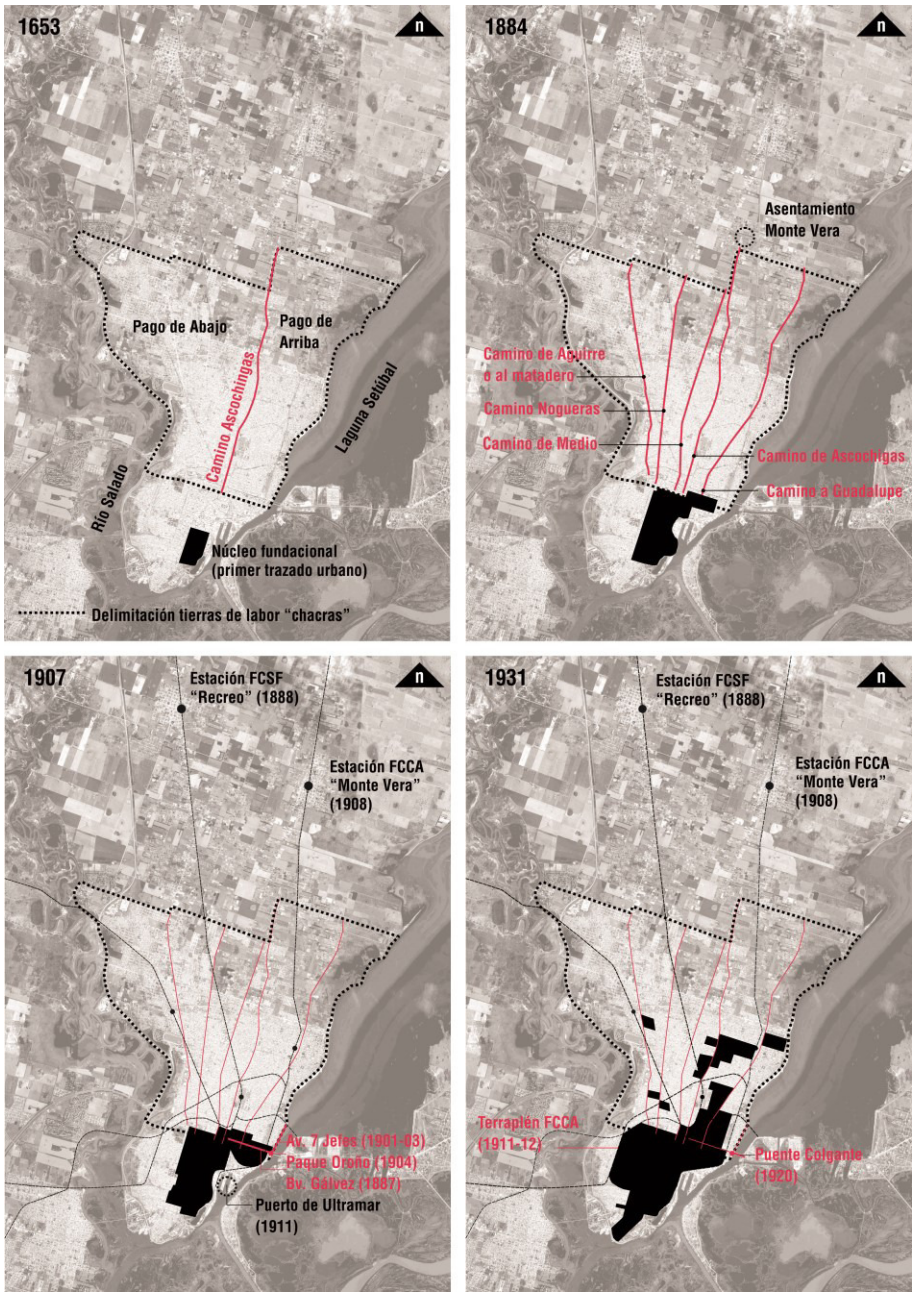


Figura 2.3: Evolución de la mancha urbana de la ciudad de Santa Fe y primeras obras de infraestructura vial. Fuente: intervención propia sobre imagen satelital Google Earth, 2018.



Figura 2.4: Obras de modernización urbana en el borde este de la ciudad de Santa Fe. Arriba y medio, postales del Bulevar Gálvez, 1911; abajo, Parque Oroño y avenida costanera "Siete Jefes", 1920. Fuente: Banco de imágenes Florián Paucke.

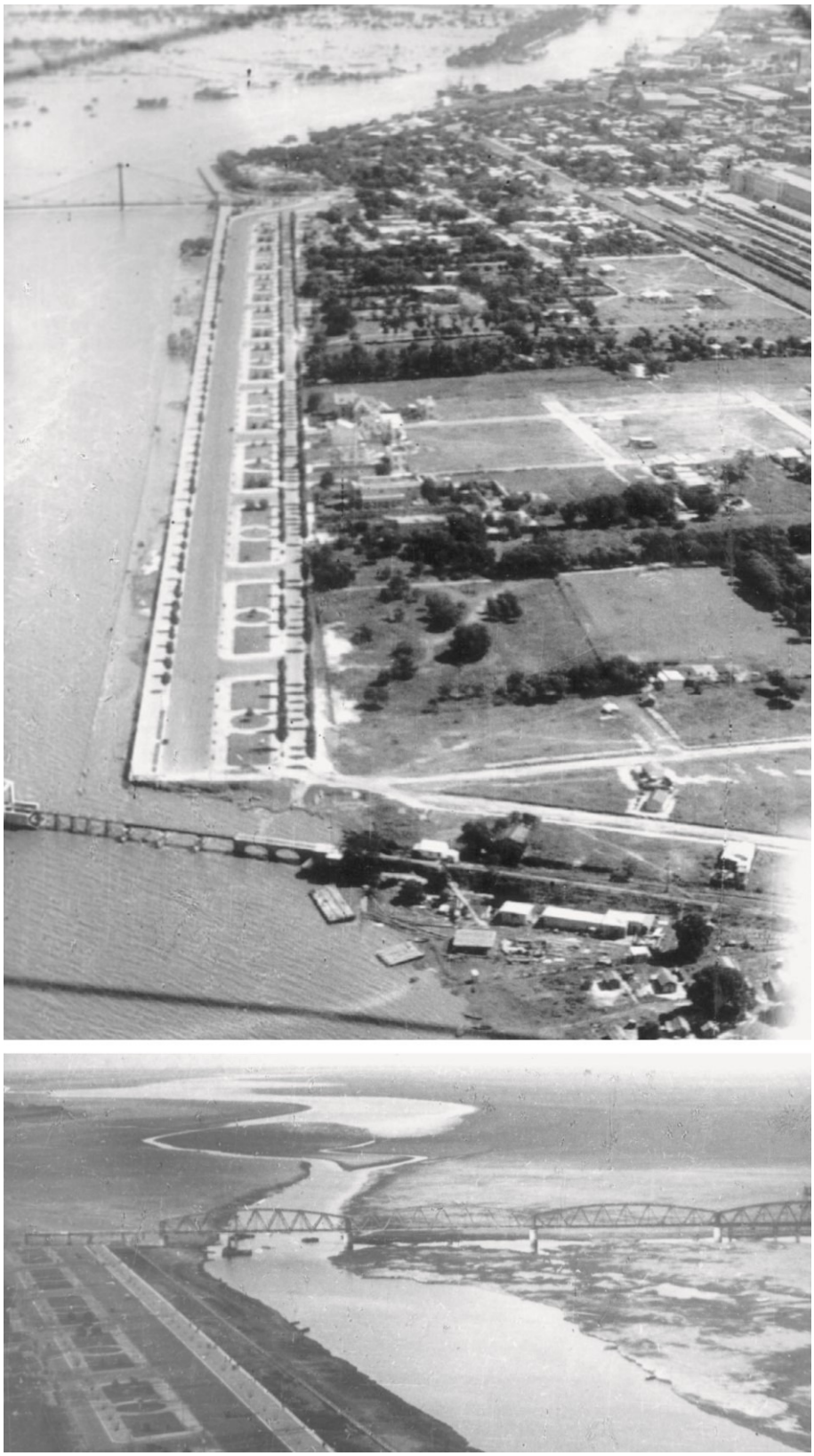


Figura 2.5: Vistas aéreas de la avenida costanera “Siete Jefes”. Sin fecha, aproximadamente hacia inicios de 1940. Fuente: Archivo Diario El Litoral.



Figura 2.6: El Camino de la Costa entre el antiguo asentamiento y la nueva localización de la ciudad de Santa Fe. Fuente: intervención propia sobre imagen satelital Google Earth.

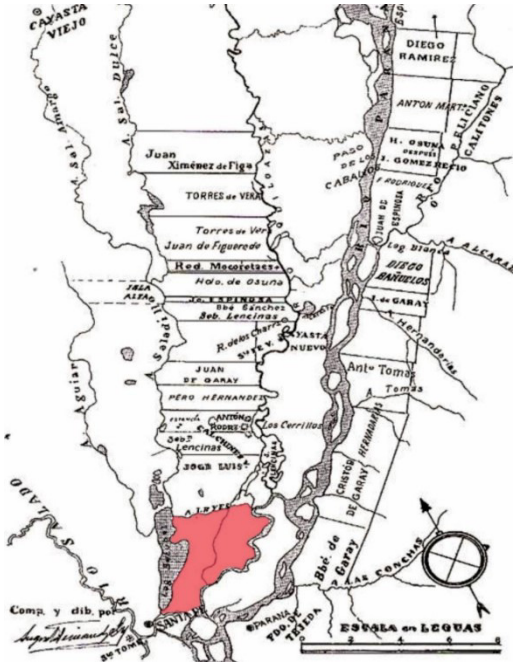


Figura 2.7: Ubicación del CLE en el antiguo Camino de la Costa. Fuente: Intervención propia sobre reconstrucción gráfica de Augusto Fernández Díaz, tomada de Tierras para chacras y tierras para estancias en la Vieja Santa Fe, Rosario, 1954. Citado en CALVO, Luis María (2012). Antecedentes sobre la ordenación territorial… *Op.cit.*, p. 33.

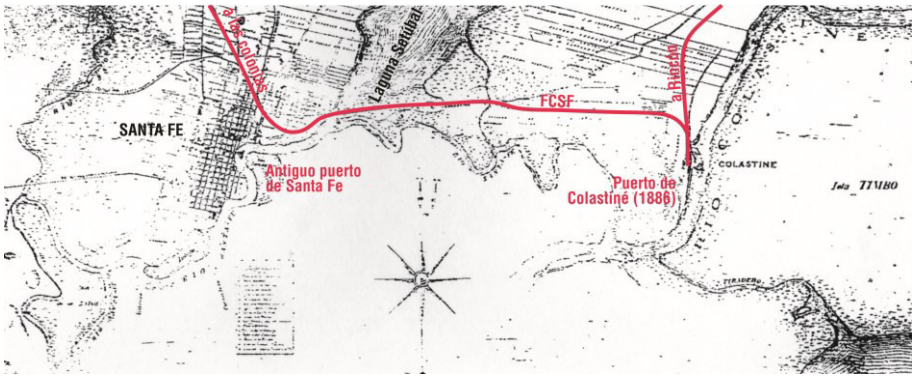


Figura 2.8: Ubicación del nuevo Puerto de Colastiné. Fuente: Intervención propia sobre "Plano Topográfico del Territorio Municipal de Santa Fe", 1895. Archivo Dirección Provincial de Catastro.



Figura 2.9: Puerto de Colastiné en 1904 y 1908. Fuente: Banco de imágenes Florián Paucke.



Figura 2.10: Puerto de Colastiné durante la crecida del Río Paraná en 1905. Fuente: Banco de imágenes Florián Paucke.

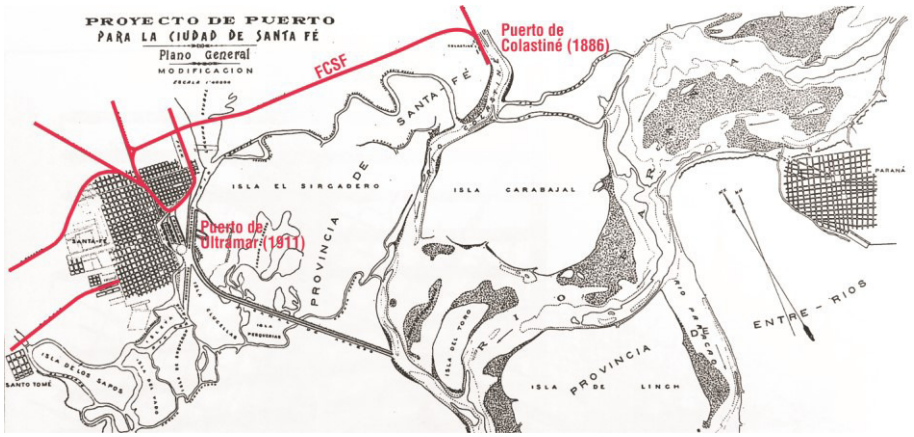


Figura 2.11: Ubicación del Puerto de Ultramar. Fuente: Intervención propia sobre plano general del nuevo Puerto de Ultramar, 1911. Archivo General de la Provincia de Santa Fe.

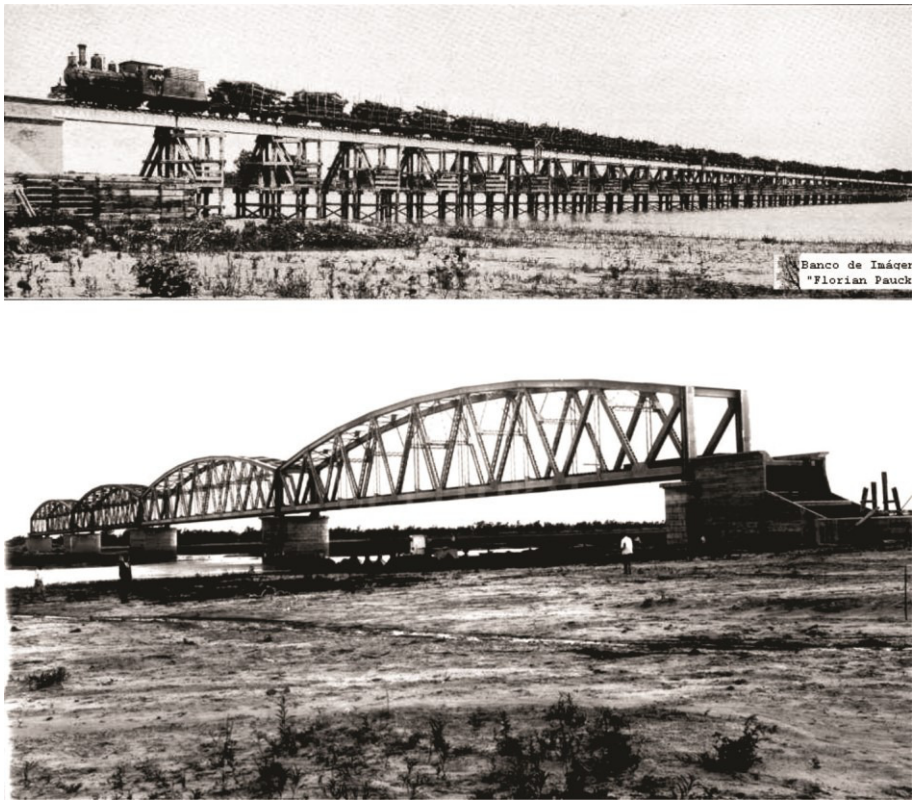


Figura 2.12: Arriba, primer puente ferroviario de madera; abajo, tercer puente ferroviario de hierro y hormigón, ambos sobre Laguna Setúbal. Fuente: Banco de imágenes Florián Paucke.



Figura 2.13: Vista del Puente Colgante durante la construcción del acceso oeste, 1925. Fuente: Archivo Diario El Litoral

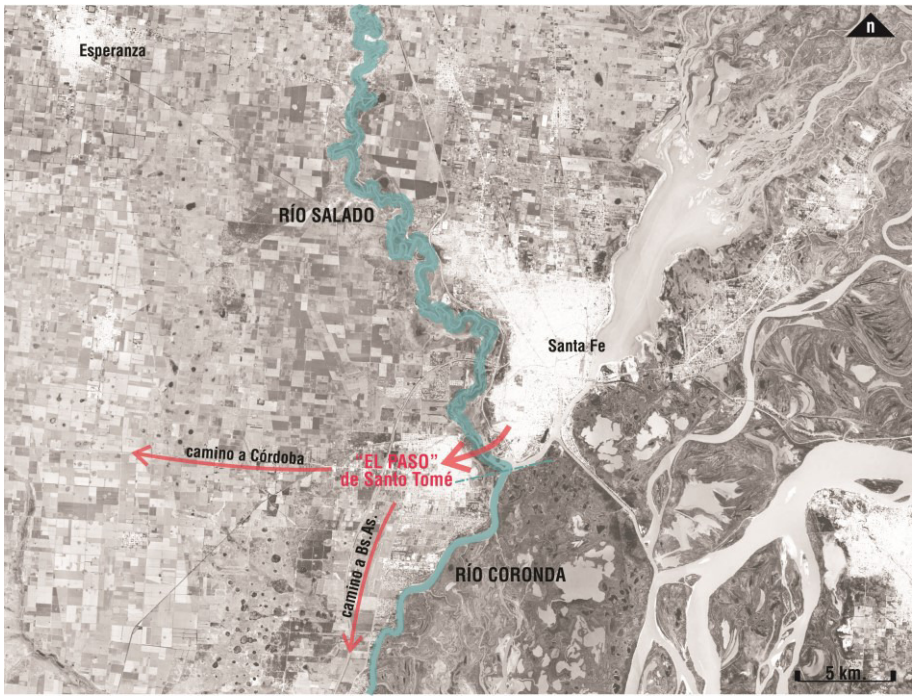


Figura 2.14: El Paso de Santo Tomé. Fuente: intervención propia sobre imagen satelital Google Earth.

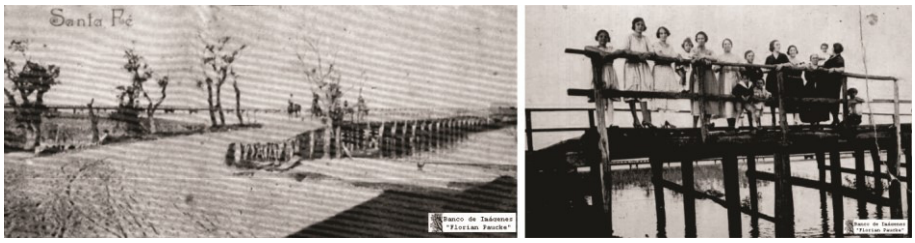


Figura 2.15: Puente de madera sobre Río Salado (1875-1906). Fuente: Banco de imágenes Florián Paucke. Colección Flia E. de Rey Leyes.



Figura 2.16: Emplazamiento del viejo Puerto de Santo Tomé sobre el Río Salado. Fuente: fotografía de la autora.



Figura 2.17: Ubicación de los puertos de Santo Tomé y Sauce Viejo. Fuente: intervención propia sobre imagen satelital Google Earth.

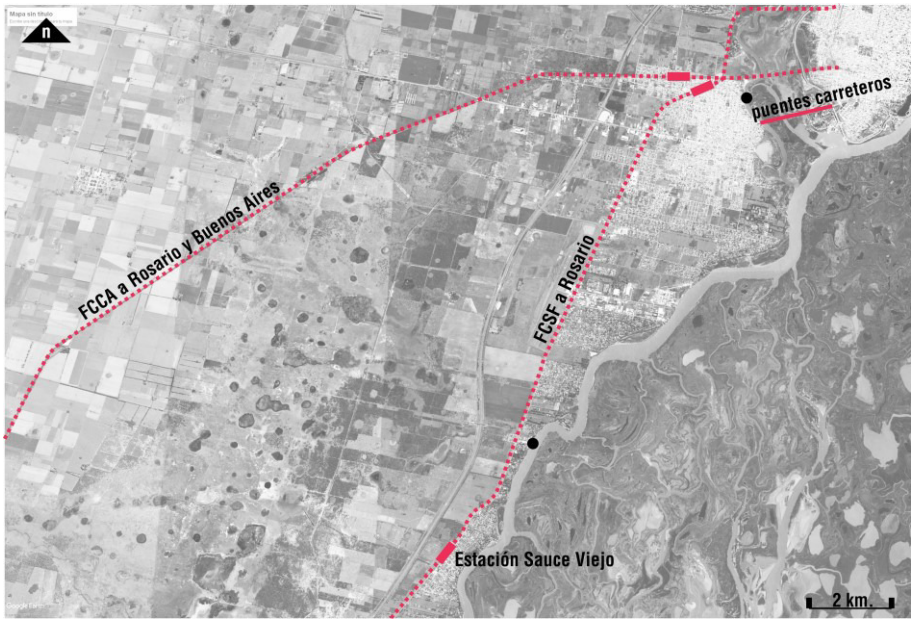


Figura 2.18: Trazado de redes ferroviarias y ubicación de estaciones en Santo Tomé y Sauce Viejo. Fuente: intervención propia sobre imagen satelital Google Earth.



Figura 2.19: Puente sobre el Río Salado del Ferrocarril Central Argentino, actualmente en uso. Fuente: fotografía de la autora

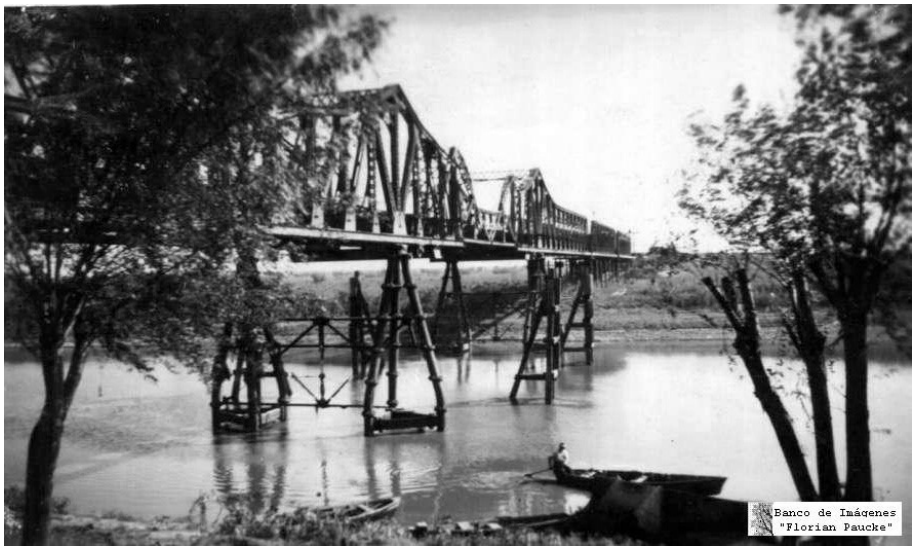


Figura 2.20: Segundo puente vial sobre el Río Salado. Fuente: Banco de imágenes Florián Paucke.

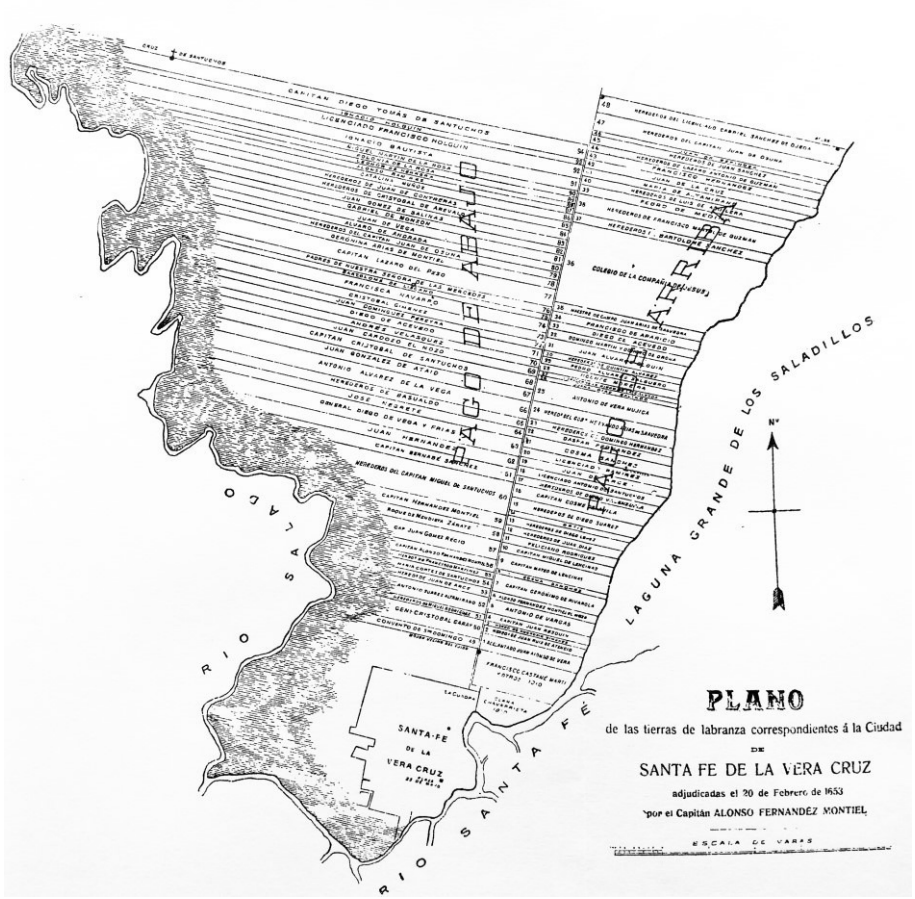


Figura 2.21: Plano de las tierras de labranza correspondientes a la Ciudad de Santa Fe de la Vera Cruz adjudicadas el 20 de Febrero de 1653 por el Capitán Alonso Fernández Montiel. Fuente: CERVERA, Manuel (1908). *Historia de la ciudad y provincia de Santa Fe 1573-1853. Tomo I.* Santa Fe, Argentina: La Unión, lámina entre pp. 384-385.

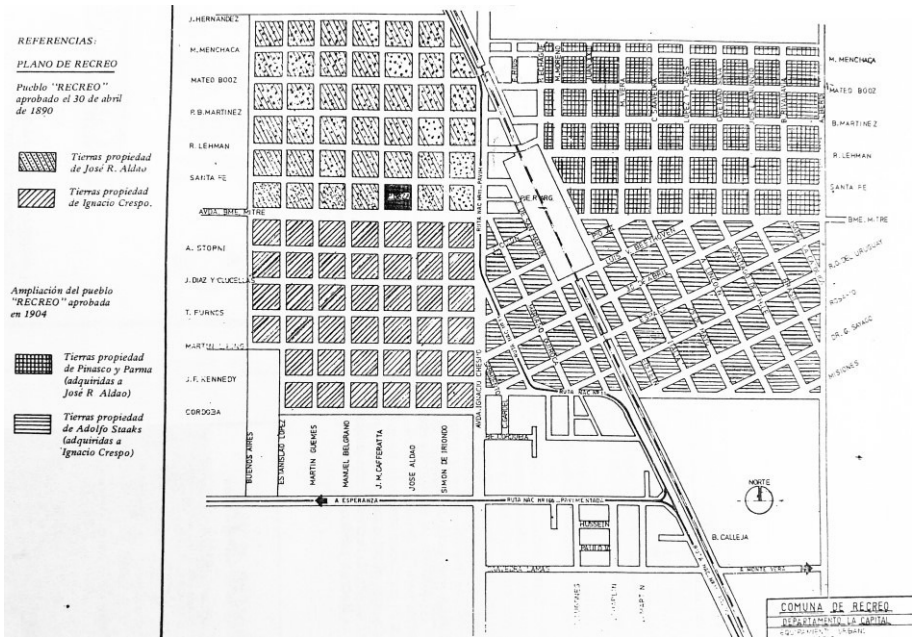


Figura 2.22: Plano del pueblo de Recreo aprobado el 30 de abril de 1890 y ampliación en 1904. Fuente: COMUNA DE RECREO (1990). *Recreo. 100 años.* Recreo, Santa Fe, Argentina, p. 14.

CAPÍTULO 3

LA TRAZA COMO SOPORTE DE LA MANCHA

DEL CAMINO PAVIMENTADO A LAS INFRAESTRUCTURAS PARA EL DESARROLLO

Introducción

Puede afirmarse que, en el período que transcurre entre los inicios de la década de 1930 y mediados de la década de 1970 (en términos más cercanos al caso del GSF, entre la inauguración al tránsito vial y el inminente colapso del Puente Colgante), los territorios donde hoy se extienden los CEU pasaron a ser representados en tanto soportes del progreso nacional, como un *rasgo de modernidad y desarrollo*. En otras palabras, este período, reconocido como el momento central en el trazado y la configuración de la red vial de la Argentina, comprende dos momentos diferentes, pero complementarios: por un lado, el proceso de institucionalización de la vialidad nacional y la construcción de las primeras rutas nacionales y provinciales; por el otro, la etapa de implementación de políticas "desarrollistas", materializada en la ejecución de grandes infraestructuras y en la radicación de equipamientos industriales sobre los diversos CEU.

En primer lugar, en **"Industrias, autos y autovías (1930-1976)"**, se busca ofrecer una reconstrucción esquemática del contexto general de aquellos años, así como también un análisis del modo en cómo Santa Fe fue desarrollándose y expandiéndose en ese marco temporal. Primero, sobre todo durante la denominada "década infame" (aunque el primer peronismo también ocupa algún espacio en el análisis), cuando se produjo la institucionalización de la obra vial en la Argentina, al tiempo que el camino pavimentado comenzó a ser considerado como un signo del progreso técnico y económico. Luego, en el período "desarrollista", cuando las grandes infraestructuras viales pasaron a ser concebidas como el soporte del desarrollo que buscaba promoverse en los países periféricos. No obstante, antes de realizar esa tarea, se ha creído conveniente ofrecer una breve crónica de la creciente disputa entre la infraestructura ferroviaria y la infraestructura vial; una disputa a partir de la que, al fin de cuentas, el riel terminará por dejar paso al pavimento.

En segundo lugar, en "**La definición de los Corredores de Expansión Urbana del GSF",** al igual que se ha realizado en el capítulo anterior, se presenta un estudio específico del caso de los CEU del GSF: el Corredor Litoral de Borde (CLB), el Corredor Litoral Este (CLE), el Corredor Litoral Sur (CLS) y los Corredores Interiores Norte (CIN). Estos CEU, cuyas direccionalidades dominantes se gestaron durante el período analizado en el capítulo 2, experimentarán algunos cambios de consideración durante esta nueva etapa, en la que quedarán definidos en forma definitiva. Por un lado, porque la traza vial abandonará por estos años el rol subsidiario -respecto de las vías fluviales y de la infraestructura ferroviaria-, adquiriendo un papel central en la escena urbana; por el otro, porque cada uno de los corredores comenzará a adquirir diversas características específicas, al tiempo que darán paso a nuevas relaciones territoriales. En efecto, en un esquema en el cual el llamado Estado de Bienestar

adquirió un papel preponderante en la vida política, económica y urbano-territorial de las sociedades, los momentos centrales que integran esta etapa profundizaron las direccionalidades dominantes, al tiempo que reposicionaron a la ciudad de Santa Fe en tanto “nudo de comunicaciones”.

Durante la primera etapa de este período (cuyo auge y caída transcurre entre 1930 y 1955), momento central en la institucionalización de la vialidad argentina, el trazado de las rutas troncales por parte de la DNV se materializó en el GSF a través de la construcción de la RN11 (CLS, CIN-Recreo), la RN19 (CLS), la RN 168 y la RP1 (CLE), y la RP2 (CIN-Monte Vera). Por otra parte, el impulso de la obra vial alcanzó a la dirigencia provincial y municipal, materializándose, por un lado, en la prolongación de la Avenida Costanera y, por otro, en la construcción del Terraplén Irigoyen en la ciudad de Santa Fe (CLB). Respecto de la segunda etapa (a grandes trazos, entre 1958 y 1976), momento de expansión de las políticas desarrollistas, la movilidad regional y nacional ocupó un lugar central en la redefinición de los CEU del GSF. Fundamentalmente, a partir de la concreción de un sistema vial que comunica la región Litoral con la Mesopotamia a través de una serie de infraestructuras significativas: la Autopista Rosario-Santa Fe (CLS), la Avenida de Circunvalación Sureste (CLB), el Puente Oroño, la Autovía 168, el Puente Colastiné y el Túnel Subfluvial (CLE).

En este contexto de construcción de las infraestructuras viales que conforman los CEU del GSF (momento que, por cierto, no volverá a repetirse con semejante magnitud) la mancha urbana inició un proceso de expansión que, aunque aún incipiente, definió las características dominantes de cada corredor. Así, el carácter diferencial otorgado a las obras de defensa ejecutadas en los bordes de la ciudad de Santa Fe (CLB), ampliaron la brecha entre un borde (este) valorado estética y paisajísticamente y un borde (sudoeste) denostado y concebido como el “contrafrente” de la ciudad. Por su parte, el CLE -en el tramo de la RP1- se consolidó como un eje turístico y recreativo, donde el paisaje costero se convirtió en el recurso de una vasta representatividad cultural. Al mismo tiempo, el CLS, en vinculación con los centros productivos de Córdoba y Rosario a través de la RN19 y la RN11, condensó a lo largo de su desarrollo la actividad industrial del GSF. Finalmente, los CIN (Recreo y Monte Vera) comenzaron a consolidarse como *continuum* urbanos-rurales donde la mancha urbana proveniente del “sur urbano” comenzó a expandirse sobre las antiguas *lonjas* destinadas a chacras y estancias.

1. Industrias, autos y autovías (1930-1976)

Entre la crisis del modelo agroexportador y el inicio de un período histórico en el que el terrorismo de Estado se vio acompañado por la implantación de un paradigma neoliberal (en el que la desregulación de la economía y el mundo de las finanzas adquirieron una importancia sin precedentes), fue predominante un esquema en el cual el Estado, llamado de "Bienestar", adquirió un papel preponderante en la vida política, económica y urbano-territorial de las sociedades. Es a la primera etapa de este período, cuyo auge y caída se ubica entre el año 1930 y el año 1955, a la que se hace referencia en el segundo apartado de esta sección: **"Estado de Bienestar e institucionalización de la obra vial: el camino como signo del progreso"**.

El momento que abarca el tercer apartado, **"Desarrollismo e Infraestructura vial: el camino como soporte del desarrollo"**, coincide con la segunda etapa de ese mismo período (de un modo un tanto impreciso, comprendido entre 1958 y 1976), esto es, con un segundo ciclo en el que no sólo se produjo una nueva expansión de las rutas argentinas, sino también donde se gestó la construcción de las primeras autovías a lo largo y a lo ancho del país. La implantación de esta nueva tecnología de movilidad y transporte, si bien no implicó cambios significativos en el modo en el que se vio estructurado el territorio nacional (dado que el trazado troncal mantuvo cierto esquema radial y concéntrico en derredor de la ciudad de Buenos Aires), sí impulsó transformaciones significativas en los núcleos urbanos existentes y en sus áreas de influencia; en particular, en los distintos caminos de acceso a las principales ciudades, como, por ejemplo, Rosario y Santa Fe.

El recorte cronológico propuesto en este capítulo, a su vez, hace foco en el desarrollo de la infraestructura vial, ya no concebida en su carácter derivado y subsidiario, sino en franca disputa con el sistema ferroviario. En efecto, los autos, camiones y caminos, que bajo el modelo agroexportador habían sido pensados para asistir y prestar auxilio al sistema ferroviario (dada la incapacidad que este sistema presentaba para llegar a algunos puntos del territorio en el que se producían los bienes exportables), poco a poco fueron revelándose como un riesgo: no ya como un complemento, sino como un posible sustituto. Es la crónica de esta disputa la que se intentará reconstruir, de modo breve, en el apartado que sigue a continuación.

1.1. Del riel al pavimento: breve crónica de una disputa

En 1933, el extenso título de una nota publicada en la *Revista del Puerto de Santa Fe* alertaba acerca de una disputa que devendrá emblemática a lo largo de las décadas

siguientes: "La intensificación del transporte por automotores mecánicos crea una situación incómoda a las empresas ferroviarias, la que debe ser contemplada por los poderes públicos"[270]. De acuerdo a lo enunciado en el contenido de dicha publicación, se consideraba que la creación de caminos paralelos a las vías ferroviarias había trastocado el sentido originario con el que dicha infraestructura vial había sido pensada y ejecutada a partir de los fondos provenientes de la "Ley Mitre", sancionada en 1907[271]. Según el espíritu de dicha ley, el camión sólo debía oficiar como una suerte "de intermediario", posibilitando la conexión entre las estaciones de tren y el lugar en el que se originaba la producción agropecuaria destinada a los puertos de ultramar. No obstante, esta "acción coordinada", que redundaba en "beneficios recíprocos", se había visto interrumpida por la decisión de superponer ambos trazados, "perjudicando a mansalva" al ferrocarril, que no contaba con los medios necesarios para ponerse a resguardo de un enemigo tan poderoso y versátil.

> Cuando el camión era utilizado como en un principio, para servir de intermediario entre el productor y el ferrocarril, o sea, era utilizado para llevar los productos desde el lugar de producción hasta las estaciones ferroviarias utilizándose los caminos de acceso que iban creándose con los fondos provenientes de la Ley Mitre, el camión constituía una ayuda poderosa para extender el radio de acción de los ferrocarriles existiendo entonces, una acción coordinada que propendía a la intensificación de los transportes dentro de una armonía que redundaba en beneficios recíprocos. Posteriormente, con la creación de caminos no transversales, sino paralelos a las vías del ferrocarril, dióse origen a una competencia entre el transporte mecánico y el ferrocarril, en la que éste último, por razones obvias, es perjudicado a mansalva, sin que tenga medios de evitar los perjuicios que la nueva situación ha creado[272].

En efecto, como se verá en el próximo apartado, en la medida en que la legislación vial comenzó a cobrar una mayor importancia en la escena y en la planificación

[270] *Revista del Puerto de Santa Fe*, junio de 1933, n° 81-82.

[271] Como ya se dijo, la ley 5.315, sancionada en 1907 por iniciativa del Ing. Emilio Mitre, disponía la contribución del 3% de las ganancias líquidas de los ferrocarriles para la construcción y el mejoramiento de los caminos de acceso a las estaciones ferroviarias, a partir de la creación de un fondo específico para la ejecución de obras viales. A su vez, en su artículo 8°, eximía (por el plazo de 40 años, hasta el 1° de enero de 1947) a las empresas de capitales británicos y franceses del pago de cualquier impuesto, así como también de los derechos aduaneros para importar insumos y repuestos ferroviarios. Como se verá más adelante, la caducidad de esta ley fue una de las razones que propició la nacionalización de ferrocarriles durante el gobierno de Juan D. Perón.

[272] *Revista del Puerto… Op.cit.* Asimismo, la nota advertía acerca de la desigualdad de condiciones en la que se realizaba dicha competencia, puesto que los camiones que ingresaban al puerto local se mantenían exentos de las regulaciones y aranceles impuestas a los ferrocarriles: "En lo que respecta al Puerto local, cuya jurisdicción corresponde al Gobierno de la Provincia, la competencia que realizan los camiones en sus actividades es cada vez más intensa: traen y llevan sin cesar mercaderías a y de nuestro Puerto, perjudicando por igual a los ferrocarriles y a la Administración portuaria que sufre la disminución de sus rentas. Todo vagón que entra en nuestro Puerto, paga un derecho de tracción de $ 0.55 por tonelada; en cambio, los camiones no pagan hasta la fecha cantidad alguna utilizando, sin embargo, todos los caminos del Puerto y aprovechando todas las ventajas, pero sin contribuir en lo más mínimo a la satisfacción de los gastos portuarios". *Ibíd.*

urbana, la amenaza que representaba el sistema automotor para la industria y la infraestructura ferroviaria empezó a hacerse cada vez más evidente; situación que derivo, a partir de las décadas siguientes (llegando a su paroxismo en la del '90), en una paulatina descomposición de la red ferroviaria "más extensa de América Latina"[273]. Siguiendo a Martín Seval *et al*.[274], puede decirse que la historia del transporte automotor se inicia en la Argentina a principios del siglo XX, pero comienza a tomar impulso como modo de transporte alternativo en la década de 1930, alcanzando su relevancia actual a partir de las políticas desarrollistas iniciadas por el gobierno de Arturo Frondizi. En el período posterior a la crisis de Wall Street, como queda de manifiesto en la nota a la que antes se hizo alusión, la incorporación de la red vial a partir de criterios de competencia comenzó a poner en crisis la articulación que habría pretendido establecerse durante el período anterior, en pleno auge del modelo agroexportador, cuando el transporte vial, el transporte ferroviario y el transporte fluvio-marítimo se organizaban en un círculo virtuoso.

Asimismo, como podrá observarse con mayor claridad hacia el final de esta primera sección, donde se hace referencia a algunos planes urbanos que intentaron aplicarse en la ciudad de Santa Fe durante este período, las ciudades del Litoral argentino que habían crecido al ritmo del ciclo agroexportador, convirtiéndose en nodos ferro-portuarios, sintieron las consecuencias de la competencia entre trenes y automóviles en su propia trama urbana, caracterizada por la presencia de grandes infraestructuras ferroviarias y portuarias que, en la medida en que dicho modelo primario exportador entró en decadencia, fueron convirtiéndose en un obstáculo para la expansión de los barrios y la circulación de los vehículos. En otras palabras, para la construcción de "una urbe del futuro", tal como puede apreciarse en las elocuentes palabras del Ing. Pascual Gagneten, Jefe de Vías y Obras del Ferrocarril General Belgrano, quien caracteriza del siguiente modo el proyecto de restructuración ferroviaria que estaba siendo pensado para Santa Fe hacia mediados de la década de 1960.

> Dicho proyecto contempla la eliminación de las vías del radio urbano, mediante la construcción de una estación única de ferrocarriles en la zona oeste, o sea en los terrenos ganados al Salado, por donde pasará la avenida de Circunvalación que construye actualmente Vialidad Nacional. […] El problema, indudablemente lo merece; y la ciudad próxima a dar un salto insospechado con el túnel [Santa Fe-Paraná] y la autopista [Santa Fe-Rosario], no puede demorar mucho tiempo más. Deben comenzar de inmediato las tareas de ampliación y limpieza que se imponen para recibir dignamente aquellas obras,

[273] WILLIAMS, Fernando (2004). Arquitectura Ferroviaria. *Diccionario de Arquitectura… Op.cit*., p. 76.

[274] Cfr. SEVAL, Martín; DE ROSSI, Luciano; DEL TURCO, Agustín; PÉREZ, Malena (2016). Consideraciones sobre la competencia de modos de transporte en la organización del territorio. El caso del municipio de Santa Fe de la Vera Cruz, Argentina. *Entre Vistas, Revista de Debates*, *7*(8), 1-19.

> propias de una urbe del futuro. Ese futuro que es inaccesible, o es "ya", en la medida que lo aproximan o lo alejan, los ediles de turno…"[275].

Como se ha visto en el capítulo anterior, el crecimiento económico y demográfico que experimentó Argentina entre 1880 y 1930, estuvo inequívocamente ligado al desarrollo de esta infraestructura ferroviaria (respecto de la cual los caminos, se dijo, todavía resultaban subsidiarios), cuya expansión fue geométrica, pues pasó de contar con unos pocos kilómetros de vías hacia mediados del siglo XIX a una extensión de casi 40.000 km. en poco más de medio siglo. Aunque, como también se ha mencionado, el crecimiento de los caminos de hierro no fue homogéneo a lo largo del extenso territorio nacional, sino que adquirió una impronta muy particular; en los términos de Ezequiel Martínez Estrada, de espaldas al interior y de cara a Europa. En tal sentido, es indudable que esta particular característica (pampeana o litoral) adquirida por la red ferroviaria se encuentra en estrecha vinculación con la actividad agropecuaria y con su articulación con los puertos ubicados en el frente fluvial conformado por el Río Paraná y el Río de la Plata. Motivo por el cual la red de transporte ferroviario comenzó a adquirir una forma radial y concéntrica, la que se abría en forma de un abanico de diferente envergadura a partir de los principales puertos del país; en particular, los de Buenos Aires, Rosario y Bahía Blanca[276]. Una morfología estructural a la que tampoco pudo escapar el trazado de la red vial troncal desde el momento en el que comenzó a ser concebida, no ya con un complemento transversal de los ferrocarriles, sino como una posible infraestructura de sustitución.

Como se dijo antes, el transporte automotor comenzó a tomar impulso como un medio alternativo luego de la crisis bursátil del año 1930, situación a partir de la cual se hicieron evidentes los límites del modelo de acumulación agroexportadora y las dificultades que representaba mantener la red ferroviaria asociada al mismo. En ese marco, como señala Anahí Ballent, la cultura del automóvil, o "la construcción del universo simbólico del camino"[277], que había venido consolidándose desde la década anterior[278], experimentó un importante impulso en la Argentina a partir de la sanción

[275] *Revista Tiempo*, diciembre de 1967, n°19, p. 30.

[276] Cfr. ROCCATAGLIATA, Juan Alberto (2008). Las redes de transporte y la interacción espacial. Hacia un sistema intermodal y sustentable de transporte. Proyectos estratégicos. En J. A. Roccatagliata (Coord.) *Argentina. Una visión actual y prospectiva desde la dimensión territorial* (pp. 285-322). Emecé: Buenos Aires.

[277] BALLENT, Anahí (2005). Kilómetro cero…*Op.cit.*

[278] "Una insistente demanda a favor de la ampliación de la red caminera se había consolidado en los años veinte, período en el cual se había asistido a un incremento notable en el parque automotor que carecía de una contrapartida en el nivel de la infraestructura vial. Según datos de 1931, el parque automotor de Argentina, que consistía en algo más de 420.000 unidades, mostraba valores relativamente altos de vehículos por habitante (0,04 automóviles por habitante; 1 automóvil cada 26 habitantes), muy superiores a los de Alemania, por ejemplo, y comparables

de la Ley de Vialidad N° 11.658 y de la creación de la Dirección Nacional de Vialidad, en tanto que estas nuevas vías de comunicación parecían materializar por fin un viejo anhelo compartido por Juan Bautista Alberdi y Domingo Faustino Sarmiento: el de la integración del territorio nacional. Un anhelo que sugería la "epopeya del Estado moderno" (un Estado en el que los cuadros técnicos, y sobre todo los ingenieros, adquirirán un rol fundamental)[279] y concitaba el entusiasmo de importantes sectores de la sociedad; excluyendo de ese conjunto, claro, a las empresas ferroviarias.

> De esta manera, la obra vial suscitaba una enorme adhesión, ignorada únicamente por las empresas de ferrocarriles, que asistían no sin resistencias a la consolidación de un enemigo al que suponían mortal. Devenida símbolo, la red vial remitió a un mito arraigado en la sociedad argentina: el anhelo de unidad e integración nacional, el impulso hacia la construcción de la nación entendida como un todo homogéneo. Como es sabido, se trataba de un anhelo que, forjado en el siglo XIX, se había traducido inicialmente en el trazado de las líneas de ferrocarriles y que se depositaba ahora en el avance del automóvil[280].

Fue ese primer intento explícito por favorecer la expansión de la infraestructura vial (estimulada, además, por una incipiente industria petrolera, y por una cada vez más explícita disputa entre los capitales británicos y estadounidenses)[281], no ya como un complemento sino en directa competencia con el ferrocarril, lo que incidirá en la paulatina y sostenida desarticulación de la red ferroviaria argentina. En tal sentido, puede señalarse que la nacionalización de dicha red, discutida y llevada a cabo en la década de 1940, puede ser entendida, sobre todo, como un intento por restructurar y preservar la función social que cumplían los ferrocarriles, ya pensados como medios

con los de Francia y Gran Bretaña. En cuanto a la relación con los caminos, nuestro país registraba el elevado número de 95 automotores por kilómetro de carretera, cifra que, al resultar notablemente superior al de otros países como Estados Unidos (27), Australia (16) o Canadá (9), constituía un dato ilustrativo del atraso de la infraestructura sobre el parque automotor". *Ibíc.*, pp. 110-111.

[279] Según indica Gisela Raush, diversos autores han señalado el hecho de que la sustitución del gobierno democrático de Hipólito Irigoyen por otro de carácter militar, bajo el mando de José Félix Uriburu, abrió la puerta para que, desde el Estado, se desarrollase una visión tecnocrática, consolidándose las relaciones entre dicho Estado y una burocracia técnica conformada por ingenieros. RAUSCH, Gisela (2012). *Territorialidad en la periferia urbana… Op.cit.*, p.158. Para considerar cómo estos ingenieros fueron cobrando gradualmente mayor protagonismo en la agenda del gobierno nacional a través de la obra vial, Cfr. BALLENT, Anahí (2008). Ingeniería y Estado…*Op.cit.*

[280] BALLENT, Anahí (2005). Kilómetro cero… *Op.cit.*, p. 108.

[281] Por un lado, la disputa se producía en el marco de un cambio tecnológico mediante el cual habían comenzado a sustituirse los medios de transporte impulsados por la energía generada a través del calentamiento del agua, por otros medios basados en la energia proveniente de los hidrocarburos, con motor a explosión. Por el otro lado, se daba en un escenario de creciente competencia entre los capitales provenientes de Gran Bretaña, ya en baja por esos años, y Estados Unidos, en franco crecimiento. En efecto, la industria automotriz norteamericana se encontraba en plena expansión, mientras que las tecnologías ferroviarias del siglo anterior, así como también su desarrollo territorial, se encontraban en declive.

de transporte de pasajeros, e insertos en un nuevo modelo económico de acumulación basado en la industrialización por sustitución de importaciones.

Una vez finalizado aquel primer período de desarrollo vial, el cual se vio interrumpido en 1943, el ciclo económico desarrollista que se pondrá en marcha entre fines de la década de 1950 y principios de 1960 impulsó un nuevo debate en el que se vieron implicados los trenes y los automóviles. En efecto, bajo este nuevo paradigma político-económico, el Estado propició de modo explícito aquellas actividades más dinámicas, promoviendo el desarrollo de la industria automotriz y la producción de automóviles en base a la inversión de importantes empresas de capital extranjero. Lo que a su vez se vio acompañado, como se verá más abajo, por la construcción de grandes obras de infraestructura que tenían fin expandir la red caminera.

Una red caminera que, como ya se dijo, experimentó grandes dificultades para apartarse de la configuración territorial que había delineado el ferrocarril desde mediados del siglo XIX. En efecto, si bien el transporte automotor permitía trazar conexiones que el tendido ferroviario se veía imposibilitado de realizar, estableciendo una suerte de malla, de red reticular que tendía a desdibujar la red radial y concéntrica heredada[282], los corredores más importantes de dicha red caminera (la denominada "red troncal") reprodujeron la configuración y centralidad geográfica con la que había sido concebida la red ferroviaria, en tanto que las principales rutas y autopistas comenzaron a ser trazadas en forma paralela a las vías del ferrocarril. De este modo, la superposición de las redes y su escasa complementariedad facilitó la competencia entre ambos modos de transporte. Una competencia que terminó por decidirse en favor de la automovilidad, la que no sólo comenzó a ser utilizada para trasladar diversos tipos de mercancías, sino también con otros fines, como la recreación y el turismo[283].

[282] Como señala Ballent, una de las principales intenciones del trazado de la red vehicular fue la de desarticular el "abanico": "El carácter necesariamente nacional, integral, del sistema a diseñar era otro elemento constante de los discursos [de los años '30] que tuvo un claro correlato en las acciones iniciales de la nueva repartición [la DNV], ya que una de las primeras tareas a las que se abocó fue el diseño global del sistema vial. Dicho sistema exigía ser representado como totalidad a escala nacional, apelando a una abstracción, el mapa patrio, para transformarlo en el "mapa carretero" o explayarlo analíticamente en un "atlas vial". De esta manera establecía jerarquías de emprendimientos y subrayaba el carácter sistemático del proyecto: "red troncal nacional", "caminos provinciales", "caminos locales". Esta coordinación, que representada sobre el territorio producía el resultado de una malla y no de un abanico, como ocurría con el trazado de los ferrocarriles, no era obvia para la mirada de los años treinta: justamente uno de los valores de la ley de vialidad era su capacidad de sistematizar, de crear un conjunto ordenado donde anteriormente existían iniciativas dispersas. Trama y no abanico: ésta era una imagen de integración territorial, de nuevo tipo y sumamente poderosa". BALLENT, Anahí (2005). Kilómetro cero… *Op.cit.*, p. 116.

[283] Este tópico, también analizado por Anahí Ballent en su "Kilómetro cero" (pp. 127-134), ha sido particularmente estudiado por Melina Piglia. Cfr. PIGLIA, Melina (2011). "¡Conozca su patria: veraneé!". Los orígenes del turismo en automóvil en la Argentina. 1920-1950. *V Simposio Internacional y XI Jornadas Nacionales de Investigación- Acción en Turismo*. Mar del Plata:

Así, mientras el transporte automotor ganaba importancia en el territorio y en la cultura de los argentinos, la infraestructura ferroviaria inició un paulatino declive a partir de la década de 1960, enfrentando una cruel disyuntiva, la de su "perentoria" refacción o la de su necesaria desaparición. Tal como ha quedado expresado en una revista de la época **(Figura 3.1):**

> ¡a los Ferrocarriles Argentinos, los arreglamos en un plazo perentorio de no más de 5 años, para que cumpla como Empresa del Estado su verdadera función de fomento y progreso o no invertimos un centavo más en ellos y modificamos totalmente nuestro sistema de comunicaciones! […] Si tenemos las bases de una potentísima industria automotriz (prescindiendo aún, de las de origen extranjero), capaz de dar satisfacción a nuestra demanda en el plazo establecido para el "Plan de Reestructuración Ferroviaria", y esa inversión la destinamos a caminos y solucionamos el afligente (sic) problema social de los obreros del riel, que sufren las vejaciones morales, más infames que haya orquestado gobierno alguno[284].

Dicha decadencia, alimentada durante el desarrollismo por una importante industria automotriz, se acentuará de manera significativa luego del Golpe de Estado de 1976, a partir del cual se iniciará un nuevo ciclo político y económico, de marcado signo neoliberal, que traerá aparejado una reformulación del rol asignado al Estado. En ese marco, la disputa entre el transporte automotor y el transporte ferroviario, con la consecuente victoria de la automovilidad, conllevará una sostenida degradación de la red de caminos de hierro: la falta de inversión, el levantamiento de ramales, el cierre de talleres, la obsolescencia del material rodante, la suspensión de servicios y el despido del personal derivarán en la solución privatizadora (aunque tan sólo de aquellos ramales rentables) adoptada durante la década de 1990[285].

CONDET; PIGLIA, Melina (2014). *Autos, rutas y turismo: el Automóvil Club Argentino y el Estadc.* Buenos Aires: Siglo XXI Editores; PIGLIA, Melina (2018). Turismo en Automóvil en Argentina (1920-1950). *Tempo Social, revista de sociologia da USF*, 30(2), 87-111.

[284] *Revista Iberoamérica*, abril de 1966, nº1, p.19.

[285] Aunque los intentos por mejorar la "eficiencia" del ferrocarril se remontan a los inicios de la década de 1960, con el "Plan Larkin", resumido del siguiente modo por Mario Rapoport: "Entre los propósitos de la racionalización cabe destacar que, a raíz de las gestiones iniciadas en Washington ante el Banco Mundial por Álvaro Alsogaray, en enero de 1960 llegó una misión de esa institución para estudiar el sistema de transporte nacional. El estudio abarcaba el planeamiento de todas las vías de comunicación: férreas, carreteras, navegables y aéreas. En octubre el BM designó al general Thomas Larkin como director técnico del proyecto de reestructuración ferroviaria, quien formuló un plan que recomendaba el levantamiento de vías férreas, clausura de talleres y el despido de 75.000 agentes. El Plan Larkin se inició con la clausura de 4.000 kilómetros de vías y se anunció la eliminación de otros 10.000 kilómetros de ramales. El Plan preveía el levantamiento de casi el 50% de la red ferroviaria existente. Con el cambio de gobierno, en 1962, el Plan no pudo concretarse en toda su magnitud". RAPOPORT, Mario (2010), *Historia económica… Op.cit.*, p. 468. Para un análisis más detallado del Plan, Cfr. SAUS, María Alejandra (2016). ¿Eficiencia ferroviaria o interés social? Especulaciones sobre aspectos territoriales del polémico Plan Larkin. Argentina, 1962. *Revista Transporte y Territorio*, (15), 369-387.

No obstante, como sugiere Anahí Ballent[286], la historia (y el desenlace) de esta disputa ya se encuentra condensada en *Kilómetro 111*[287], una película dirigida y estrenada por Mario Soffici en 1938, cuyo guion había sido escrito por Enrique Amorim. En la trama de esta comedia, Ceferino, el personaje interpretado por Pepe Arias, participa en primera persona de la contienda entre el ferrocarril y el automóvil. En efecto, el personaje inicia la película como jefe de la estación ferroviaria ubicada en el kilómetro 111, en pleno corazón de la provincia de Buenos Aires. Desde esa posición, y ante el requerimiento de los productores agrícolas, quienes habían obtenido una cosecha particularmente auspiciosa, decide contravenir las ordenes de sus superiores y otorgar a crédito el flete ferroviario de esa producción, que de otro modo tendría que haber sido vendida a un precio mucho más bajo a los acopiadores de granos de la zona. Como consecuencia de dicha indisciplina, Ceferino es convocado a la ciudad Capital para dar explicaciones de lo sucedido, y es finalmente despedido de la empresa ferroviaria; sin embargo, al regresar a su pueblo, los productores le tienen preparada una sorpresa: en retribución a la ayuda que les había brindado, y utilizando la diferencia obtenida a partir de la venta directa de su producción, los hombres del campo le han comprado una estación de venta de combustibles. De este modo, Ceferino dejaba de ser el jefe de una estación vinculada al pasado y se convertía en el dueño de la que apostaba al futuro. Algo que queda maravillosamente retratado en el discurso con el que cierra el filme, en donde la voz del protagonista (quien inaugura su Estación de Servicio al grito de “el camino es la civilización, el camino es el progreso…”) es sistemáticamente interrumpida por la bocina del tren que transita por las vías que corren contiguas a un camino cuyo pavimento también se inaugura. El ferrocarril, que en otra época había sido considerado como el máximo estandarte del adelanto civilizatorio[288], había devenido un obstáculo. Ya era tiempo de mirar hacia adelante. O, en palabras más afines al mundo que se avecinaba, de pisar el acelerador.

[286] Cfr. BALLENT, Anahí (2005). Kilómetro cero… *Op.cit.*, p. 109.

[287] La película está disponible en línea: https://www.youtube.com/watch?v=YGfDTEEAfCE

[288] Al respecto, vale recordar estas palabras de Julio Argentino Roca, pronunciadas en ocasión de su asunción presidencial, en 1880: “El que haya seguido con atención la marcha de este país ha podido notar, como vosotros lo sabéis, la profunda revolución económica, social y política que el camino de hierro y el telégrafo operan a medida que penetran en el interior. Con estos agentes poderosos de la civilización se ha afianzado la unidad nacional, se ha vencido y exterminado el espíritu de la montera y se ha hecho posible la solución de problemas que parecían irresolubles, por lo menos al presente. Provincias ricas y feraces sólo esperan la llegada del ferrocarril para centuplicar sus fuerzas productoras con la facilidad que les ofrezca traer a los mercados y puertos del litoral sus variados y óptimos frutos, que comprenden todos los reinos de la naturaleza”. *Cit.* ROMERO, José Luis (2010). *Las ideas políticas… Op.cit.*, pp. 177-178.

1.2. Estado de Bienestar e institucionalización de la obra vial: el camino como signo del progreso

La década de 1930 fue un período de grandes transformaciones sociales, políticas y económicas: el fin de una etapa de la historia argentina y el comienzo de una diferente. No sólo se produjo en ella la primera interrupción del joven régimen democrático nacido de la "Ley Sáenz Peña", dando inicio a la llamada "década infame" (1930-1943), sino que también se propició un incipiente proceso de industrialización por sustitución de importaciones, motorizada por la caída de las exportaciones y la disminución de las inversiones extranjeras, debido a la crisis iniciada en Wall Street (1929)[289]. Esta crisis, por tanto, coincidió con el colapso de las instituciones: el 6 de septiembre de 1930 se produjo el primer Golpe de Estado, liderado por José Félix Uriburu.

Por ese entonces, como respuesta a la gran depresión de los años '30, el economista inglés John Maynard Keynes elaboró una nueva teoría económica por la cual postuló la necesidad de que el Estado interviniera en la economía en momentos de recesión, aumentando el gasto público y estimulando la demanda. Estas teorías comenzaron a aplicarse en muchos países del mundo (como Estados Unidos, donde dio origen al *New Deal* de Roosevelt), y Argentina no fue la excepción. A partir de este nuevo paradigma, en efecto, el gobierno de Agustín Pedro Justo (1932-1938) tomó diversas medidas a partir de la cuales el Estado comenzó a controlar y promover distintos sectores de la producción. A su vez, para tener un mayor control sobre la política económica, en mayo de 1935 se creó el Banco Central, cuyo primer gerente general fue Raúl Prebisch. Un intelectual que no sólo formó parte de la renovación teórica iniciada por Keynes, sino que también añadió el factor del "desarrollo económico" como un aspecto fundamental a tener en cuenta. Estas ideas no produjeron, sin embargo, una transformación inmediata de la situación anterior, puesto que la política exterior de la Argentina continúo siendo pensada bajo el paradigma "centro-periferia", por el cual los países periféricos se asociaban y supeditaban a las necesidades de las potencias hegemónicas, y en particular de Gran Bretaña. En fin, no se postulaba un replanteo de las condiciones políticas y económicas, sino más bien una adaptación a las consecuencias de la crisis.

El "pacto Roca-Runciman" es, posiblemente, el ejemplo más notable de este intento por preservar la relación privilegiada con los países centrales. Mediante ese tratado,

[289] La significativa disminución en el ingreso de divisas derivadas de la exportación provocó, entre el año 1929 y 1932, una caída del 14 por ciento del PBI, lo que también se tradujo en una disminución del 30 por ciento del gasto público. Si bien esta situación comenzó a modificarse a partir del año 1933, el crecimiento del PBI argentino fue lento durante el período posterior a la crisis. Cfr. FERRER, Aldo (2004). *La economía argentina… Op.cit.*, pp. 222-225.

firmado en Londres en mayo de 1933, Julio A. Roca (h) acordó la exportación de carne argentina con el Ministro de Comercio británico, Walter Runciman. A cambio de una cuota de carne que Gran Bretaña se comprometía a comprar, nuestro país hacía una serie de controvertidas concesiones, entre la cuales otorgaba el monopolio de todos los medios del transporte urbano de pasajeros de Buenos Aires a una empresa de capitales británicos, la Corporación de Transportes, creada en 1936 mediante la ley 12.311.

Como se mencionó antes, este contrato con Gran Bretaña se daba en un marco particular, producto de la creciente rivalidad que había comenzado a acentuarse entre los capitales británicos y los de origen norteamericano, destinados al desarrollo de la industria y el transporte automotor[290]. En efecto, tanto el avance de la automovilidad como la construcción de caminos habían comenzado a deteriorar las finanzas de las empresas ferroviarias, en manos británicas, por lo que el manejo monopólico del trasporte de Buenos Aires operaba como una "compensación". Ese deterioro, sin embargo, continuó acentuándose durante los siguientes años (como se comprobará en 1947, cuando el Estado adquiera los trenes), al punto de que algunas de las empresas propietarias de los ferrocarriles comenzaron a sugerir su nacionalización hacia 1940. Tal como quedó expresado en el Plan de Reactivación Económica ideado por Federico Pinedo, el cual incluía la compra del 30% de los ramales a partir de un crédito otorgado por los Estados Unidos.

El 4 de junio de 1943 se produjo el Golpe de Estado que derrocó a Ramón Castillo (1942-1943). En ese golpe, llevado a cabo por el Grupo de Oficiales Unidos (GOU), participó Juan D. Perón, quien llegaría a la presidencia tres años más tarde.Tras algunos intentos de proscripción (que culminaron con la movilización del 17 de octubre de 1945), Perón asumió el poder en 1946, en un momento de la historia en la que el "Estado de Bienestar" estaba adquiriendo una fuerte participación en todas partes, sobre todo en aquellos países que habían participado en la Segunda Guerra Mundial. En ese marco, el peronismo combinó una mayor intervención del Estado con una promoción de la industria nacional (sobre todo "liviana") y una política salarial que tenía el objetivo de alcanzar una participación equitativa (el afamado "fifty-fifty") del capital y del trabajo en las riquezas que el país producía.

[290] Desarrollo que, como señala Rapoport, se vio acompañado por el crecimiento de un conjunto de sectores vinculados a una incipiente industria automotriz: "Si bien la industria automotriz de la época era poco más que un taller de ensamblado de partes importadas, estimulaba el desarrollo de la producción de caucho para neumáticos, de la industria de la construcción relacionada con las carreteras y de una pléyade de pequeñas firmas familiares de repuestos, actividades que ganarían intensidad en el futuro inmediato". RAPOPORT, Mario (2010). *Historia económica… Op.cit.*, p. 272.

Además, el peronismo aplicó una importante política de nacionalización, también a tono con lo que estaba ocurriendo a nivel internacional[291]: se estatizaron diversas actividades industriales, algunos servicios públicos, los telégrafos y los ferrocarriles, muchos de los cuales habían estado hasta ese momento en manos de capitales franceses y británicos. Esa estatización, como se dijo, se dio en un marco de creciente competencia entre la ruta y el riel, la que había desalentado la renovación del sector ferroviario, produciendo la obsolescencia del material rodante. Además, el cuadro de situación de las empresas ferroviarias no sólo se había visto agravado por la Segunda Guerra, sino por un aspecto particular de la Argentina: "en el 1947 caducaba la "Ley Mitre", que eximía a las empresas extranjeras del pago de los impuestos nacionales, provinciales y municipales a cambio de un gravamen único favorable"[292].

Las políticas de Perón dieron lugar a grandes transformaciones. Sin embargo, los años de crecimiento económico fueron breves, dado que ya a fines de 1948 comenzaron a experimentarse las primeras complicaciones. En ese contexto, se ensayó el "Plan de Estabilización" (1952), conducido por Alfredo Gómez Morales desde el Banco Central. En una palabra, la falta de divisas producida por la imposibilidad de exportar productos agropecuarios puso en evidencia que un modelo de industrialización que no resolviera el problema de la "restricción externa", no era sostenible. Ante ello, Gómez Morales ensayó un plan que implicó una decidida vuelta al campo y un repliegue de la política salarial ensayada hasta ese momento. El plan resultó exitoso en sus objetivos, y sobre la base de ese éxito se elaboró el "Segundo Plan Quinquenal" (1953), cuyas metas demandaba un gran esfuerzo de financiación, para lo que no sólo se pensaba contar con los recursos del Estado, sino también con fondos privados. Con ese fin, en agosto de 1953 se promulgó la ley 14.222, conocida como "Ley de Inversiones Extranjeras", a partir de la cual se produjo la radicación de diversas firmas provenientes de distintos países; entre ellas, la de la fábrica FIAT, tan importante para el desarrollo de Santa Fe y Sauce Viejo en los años posteriores[293].

[291] En efecto, procesos similares se habían dado por esos mismos años en países como Francia (1944-1948) y Gran Bretaña (1945-1951). Cfr. RAPOPORT, Mario (2010). *Historia económica… Op.cit.*, p. 314.

[292] RAPOPORT, Mario (2010). *Historia económica… Op.cit.*, p. 337. El "Estado empresario", sin embargo, no sólo intervino en las nacionalizaciones, sino también en la creación de nuevas empresas, que prestó especial atención al transporte naval y aéreo. Por una parte, se produjo la nacionalización de una importante cantidad de puertos; por la otra, se creó Aerolíneas Argentinas, en 1950. Asimismo, en las obras de infraestructura más importantes proyectadas en el Primer Plan Quinquenal (1947-1952) se encontraba la construcción del Aeropuerto Internacional de Ezeiza. Aunque el crecimiento del tráfico aéreo propició la construcción de otros aeropuertos a lo largo del país, como el de Sauce Viejo, inaugurado en 1955.

[293] "Hasta 1955, momento en que cesó su vigencia, se permitió la radicación de catorce empresas extranjeras por una inversión de 12.200.000 dólares, todas en el sector industrial. La mayor inversión (el 65%) correspondió a la instalación de una fábrica de automotores de la empresa Kaiser, cuyo ingreso fue gestionado oficialmente en ocasión de la visita de Milton Eisenhower (enviado del presidente norteamericano) al país… También se instaló la FIAT, en

No obstante, además de las dificultades económicas, también se produjo por aquellos años un creciente conflicto político entre sectores peronistas y "antiperonistas", lo que derivó en el Golpe de Estado que tuvo lugar el 16 de septiembre de 1955. Sin embargo, como se verá en el siguiente apartado, el rumbo político (con la industrialización y el desarrollo como prioridad) se mantuvo hasta la dictadura que se inició el 24 de marzo de 1976, momento en el que la historia argentina experimentó un giro trágico.

¿Pero qué ocurrió durante ese período en el ámbito de los caminos? Como ya se ha mencionado, el uso del automóvil, que había comenzado a extenderse en la Argentina a partir del cambio de siglo, comenzó a hacerse cada vez más frecuente a partir de las décadas siguientes, experimentando un importante crecimiento hacia 1930[294]. Tal como señala Melina Piglia: "La Argentina llegó a ser en la entreguerra, el país latinoamericano con más automóviles y osciló entre el cuarto y séptimo lugar mundial. Sobre todo, tenía un número muy elevado de automóviles en relación con su población y en relación con su escaso kilometraje de caminos permanentes"[295]. Esta situación, en la que se combinaba "una sociedad fascinada por las novedades técnicas"[296] y una deficiente infraestructura vial, llevó a que los automovilistas nucleados en el ACA y en el Touring Club "se lanzaran de lleno a una campaña de movilización de la opinión pública y de presión sobre el Estado para que construyera una red nacional de caminos"[297].

En ese escenario, tras el incipiente proceso de institucionalización de la obra vial que se ha comentado de modo breve hacia el final del capítulo anterior, la sanción de la Ley Nacional de Vialidad N° 11.658, el 5 de octubre del año 1932[298], inauguró el

Ferreyra (Córdoba), a diez kilómetros de la capital de la provincia, con una fábrica de tractores. Luego, mediante un contrato entre esta empresa de capitales italianos y la estatal IAME, se originó el complejo FIAT-Concord". RAPOPORT, Mario (2010), *Historia económica… Op.cit.*, p. 397-398.

[294] En 1900, circulaban poco más de 100 automotores en la Argentina; en 1910, habían llegado a 4.800; en 1920, a 48.000. Ese número siguió creciendo en las décadas siguientes: para 1928, circulaban por nuestro país unos 300.000 automotores; entre 1942 y 1945, ese número se ubicaba en 450.000.

[295] PIGLIA, Melina (2018). Turismo en automóvil…*Op.cit.*, p. 87.

[296] La expresión también pertenece a Melina Piglia, quien, al igual que Anahí Ballent (Kilómetro cero…*Op.cit.*), destaca la creación de dos primeros clubes de automovilistas: el Automóvil Club Argentino (1904) y el Touring Club Argentino (1907). Los que llegaron a nuclear, entre ambos, 60.000 asociados, uno por cada siete automóviles en circulación.

[297] PIGLIA, Melina (2018). Turismo en automóvil…*Op.cit.*, p. 92.

[298] Casi una década antes de esa fecha, en el 1925, se reunió en Buenos Aires el Primer Congreso Panamericano de Carreteras, en donde se decidió comenzar a conmemorar el "Día del Camino" el 5 de octubre de cada año.

período de la legislación vial argentina, dando inicio a la ejecución de las obras viales más importantes del país, a una suerte de "era dorada de la vialidad"[299]. Tal como puede observar en el **cuadro 3.1.**

Entre las nuevas disposiciones de la Ley, se creó la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) como un ente administrativo autárquico, encargado de proyectar, construir y conservar la red vial ya existente. En el artículo 11, además, la Ley establecía "la creación de un Fondo Nacional de Vialidad destinado al estudio, trazado, construcción, mejoramiento, conservación, reparación y reconstrucción de caminos y obras anexas"[300]. Los recursos provenían, fundamentalmente, de un impuesto a la nafta y, en menor medida, de impuestos a los lubricantes y a las empresas ferroviarias, derivado este último de la ya mencionada "Ley Mitre" (N° 5.315)[301]. Entre los objetivos de la Ley de Vialidad, la planificación de un sistema troncal de caminos se destinó, fundamentalmente:

> […] a la construcción de los [caminos] radiales a los puertos, a los de acceso, a las estaciones ferroviarias, a los que unan las provincias y territorios nacionales, a los de acceso a los países limítrofes y a los que intercomuniquen a las ciudades importantes y centros de producción, coordinando en lo posible los transportes carreteros con los fluviales, marítimos y aéreos[302].

A partir de la sanción de la Ley, y hasta los primeros años de la década de 1940, se desarrolló la etapa fundacional y, quizás, la más fecunda de la historia del camino en el país[303]. En este sentido, el análisis de los datos correspondientes a la extensión de los caminos pavimentados resulta significativa: con anterioridad a la sanción de la Ley, en 1932, el país contaba con 5.000 kilómetros de rutas firmes, mientras que 15 años más tarde, en 1948, dicha extensión se elevó a 70.000 kilómetros. De este total, 27.837 kilómetros corresponden a la red nacional de caminos terminados **(Cuadro 3.2),** 33.163 kilómetros a caminos construidos a través del sistema de Coparticipación Federal **(Cuadro 3.3)** y 10.641 kilómetros a caminos de acceso a las estaciones

[299] Cfr. *Boletín de la Dirección General de Investigaciones,* n°19…*Op.cit*., p. 340. Entre las obras más paradigmáticas del período, podrían destacarse las rutas troncales que unirán a Buenos Aires con Rosario, Córdoba, Mendoza, Bahía Blanca y Mar del Plata, entre otras ciudades importantes del interior del país. También las diferentes redes provinciales, en coordinación con la red troncal, y los primeros puentes de conexión internacional, como el que unirá Paso de los Libres con Uruguayana (1942-1945). En el caso particular de la ciudad de Buenos Aires, puede mencionarse la Avenida General Paz (1937-1941) y el puente Nicolás Avellaneda (1937-1940), ubicado sobre el Riachuelo.

[300] Ley Nacional 11.658/1932, art. 11.

[301] Cfr. *Boletín de la Dirección General de Investigaciones,* n°19…*Op.cit*., pp. 344-345.

[302] Ley Nacional 11.658/1932, art. 3.

[303] Cfr. ASOCIACIÓN ARGENTINA DE CARRETERAS (1999). *El camino… Op.cit.,* p. 22.

ferroviarias[304]. De acuerdo a los datos expuestos en el **cuadro 3.2**, se verifica la centralidad que asumió la provincia de Buenos Aires, en la cual se concentró un 15,4% de toda la infraestructura nacional. Por otro lado, si bien las provincias de Córdoba, Santa Fe y Corrientes también ocuparon un lugar destacado en esta primera etapa de construcción de caminos pavimentados, los territorios de Río Negro, Santa Cruz, Chubut y La Pampa se ubicaron a continuación de Buenos Aires, pues concentraron, en conjunto, un 38% del total nacional. Asimismo, los caminos construidos con fondos de la Coparticipación Federal correspondían a la construcción de caminos provinciales complementarios de los nacionales. Las cifras presentadas en el **cuadro 3.3** destacan, en tal sentido, la amplitud adquirida por la red vial de la Provincia de Córdoba, con un 53,7% del total nacional.

OBRA VIAL ENTRE 1933 y 1943, en kilómetros													
	Red Nacional				Coparticipación Federal				Ley 5.315: acceso a estaciones ferroviarias				
	Tipo de Calzada												
Años	Básica	Interm.	Superior	*Total*	Básica	Interm.	Superior	*Total*	Básica	Interm.	Superior	*Total*	Total Gral
1933	-	-	95	*95*	258	78	2	*338*	458	14	-	*472*	905
1934	568	165	134	*867*	2.277	133	59	*2.469*	874	5	-	*879*	4.215
1935	856	182	71	*1.109*	5.211	282	56	*5.549*	668	34	1	*703*	7.361
1936	2.166	771	392	*3.329*	1.965	331	48	*2.344*	1.289	35	-	*1.314*	6.997
1937	1.612	529	678	*2.819*	7.402	265	81	*7.748*	1.069	59	4	*1.132*	11.699
1938	2.117	617	297	*3.031*	4.708	367	107	*5.182*	1.325	100	3	*1.428*	9.641
1939	1.899	969	243	*3.111*	1.466	523	77	*2.066*	937	33	2	*972*	6.149
1940	925	716	20	*1.661*	772	319	53	*1.144*	1.222	60	4	*1.286*	4.091
1941	1.616	1.208	47	*2.871*	958	628	31	*1.617*	910	65	4	*979*	5.467
1942	2.517	777	95	*3.389*	430	427	153	*1.010*	798	36	-	*834*	5.233
1943	1.291	491	22	*1.804*	810	488	10	*1.308*	310	20	5	*335*	3.447
Total	15.567	6.425	2.094	*24.086*	26.257	3.841	677	*30.775*	9.860	461	23	*10.334*	65.205

Cuadro 3.1: RAPOPORT, Mario (2010). *Historia económica… Op.cit.*, p. 236.

En 1939 se sancionó la Ley N° 12.625, que introdujo algunas modificaciones en la Ley Nacional de Vialidad con el fin de mejorar los recursos de los que disponía la DNV[305]. Sin embargo, como queda expresado en un artículo publicado en los inicios de la década del '60, fue la Ley de 1932 la que marcó un antes y un después en la historia de la vialidad argentina:

[304] Cfr. *Boletín de la Dirección General de Investigaciones,* n°19…*Op.cit.*, p. 341.

[305] Con ese objetivo, se aumentó en 1 centavo el impuesto a la nafta, que era hasta entonces de 5 centavos por litro, se gravó con 10 centavos cada litro de lubricante y se extendió el impuesto aplicado al consumo de nafta a todos los demás carburantes. Estas modificaciones permitieron que el presupuesto de la DNV aumentara de manera significativa, lo que permitió una mejor redistribución de los recursos a nivel nacional.

La ley N° 11.658 puede calificarse como una de las más sabias que haya sancionado el Congreso en lo que va del siglo. Sus disposiciones se concretaron gracias a las brillantes personalidades que estuvieron al frente de la DNV hasta 1943, y a los ingenieros argentinos, quienes con su capacidad creativa y disciplina demostraron cómo una entidad estadual puede alcanzar el mejor de los rendimientos[306].

RED DE CAMINOS CONSTRUIDOS POR VIALIDAD NACIONAL Ley N° 11.658 - Red Nacional de caminos terminados			
DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA		Período 1933-1946	
		Kilómetros	%
CAPITAL FEDERAL		2,2	
PROVINCIAS	Buenos Aires	4.286,7	15,4
	Catamarca	663,3	2,4
	Córdoba	1.789,9	6,5
	Corrientes	1.035,7	3,7
	Entre Ríos	730,2	2,6
	Jujuy	77,7	0,3
	La Rioja	604,4	2,2
	Mendoza	798,9	2,9
	Salta	376,4	1,4
	San Juan	581,0	2,1
	San Luis	565,3	2,0
	Santa Fe	**1.479,7**	**5,3**
	Santiago del Estero	855,2	3,1
	Tucumán	480,3	1,7
	Sub-total	14.333,7	51,5
TERRITORIOS	Chaco	906,8	3,2
	Chubut	2.366,5	8,5
	Formosa	398,9	1,4
	La Pampa	2.129,8	7,6
	Los Andes (1)	309,2	1,1
	Misiones	424,8	1,5
	Neuquén	819,3	2,9
	Río Negro	3.114,6	11,2
	Santa Cruz	2.981,9	10,7
	Tierra del Fuego	49,3	0,2
	Sub-total	13.501,1	48,5
	TOTALES	27.837,0	100,0

Fuente: Dirección Nacional de Investigaciones, estadísticas y Censos. Síntesis estadística mensual de la República Argentina. Año II. N° 3 - marzo de 1948. (1) Se han registrado los datos en esta zona hasta el 21 de setiembre de 1943, fecha en que el territorio fue dividido en tres fracciones que se distribuyeron entre las Provincias de Jujuy, Salta y Catamarca, de acuerdo con lo establecido en el Decreto N° 9.375.

Cuadro 3.2: Red de caminos construidos por Vialidad Nacional. Fuente: Reproducido de *Boletín de la Dirección General de Investigaciones, Estadísticas y Censos*, septiembre de 1948, n°19. Santa Fe: Secretaría Técnica de la Gobernación, p. 342.

[306] *Revista Auto Club*, octubre de 1961, n°1, p. 124.

RED DE CAMINOS CONSTRUIDOS POR VIALIDAD NACIONAL Ley N° 11.658 - Caminos de Coparticipación Federal - Terminados		
DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA	Período 1933-1946	
	Kilómetros	%
Buenos Aires	5.350,2	16,1
Catamarca	191,5	0,6
Córdoba	17.818,4	53,7
Corrientes	854,3	2,6
Entre Ríos	517,7	1,6
Jujuy	240,6	0,7
La Rioja	1.142,5	3,5
Mendoza	879,9	2,7
Salta	827,7	2,5
San Juan	644,8	1,9
San Luis	542,1	1,6
Santa Fe	786,6	2,4
Santiago del Estero	2.994,2	9,0
Tucumán	372,5	1,1
TOTAL	33.163,0	100,0
Fuente: Dirección Nacional de Investigaciones, estadísticas y Censos. Síntesis estadística mensual de la República Argentina. Año II. N° 3 - marzo de 1948.		

Cuadro 3.3: Red de caminos construidos por el sistema de Coparticipación Federal. Fuente: Reproducido de *Boletín de la Dirección General de Investigaciones, Estadísticas y Censos*, septiembre de 1948, n°19. Santa Fe: Secretaría Técnica de la Gobernación, p. 343.

En 1943, tras el golpe de Estado del GOU, la DNV fue intervenida. Con la pérdida de su autonomía, con el alejamiento de muchos de los ingenieros que le habían hecho brillar durante la década del 1930 (con Justiniano Allende Posse a la cabeza)[307], y con el deterioro de su organización interna, se vieron interrumpidas muchas de las obras que venían llevándose a cabo. Las siguientes cifras sobre la evolución de la longitud total de caminos nacionales existentes dan, al respecto, elocuente testimonio:

Año	1941	1942	1943	1944	1948	1949	1952	1955	1958
Km.	52.899	59.336	61.050	61.050	62.845	63.202	62.457	60.185	57.351

Cabe señalar, asimismo, que el retroceso experimentado entre 1948 y 1958 no sólo se debió a la virtual desarticulación que experimentó la DNV, sino también al hecho de que las deficiencias en el transporte de cargas a través del ferrocarril, y las ventajas económicas del automotor en distancias inferiores a 500 km., promovieron el uso intensivo de los camiones. Con lo que muchos caminos, no aptos para soportar la densidad del tránsito pesado, sufrieron importantes averías, quedando prácticamente inutilizables. Además, el presupuesto vial anual durante esa última década, bastante disminuido en comparación real con el de años anteriores, se empleó casi en su totalidad para gastos de conservación, e incluso resultó insuficiente para ello[308].

[307] Para un análisis detallado de la importancia asumida por los ingenieros, Cfr. BALLENT, Anahí (2008). Ingeniería y Estado…*Op.cit.*

[308] *Revista Auto Club*, octubre de 1961, n°1, p. 125.

En el ámbito particular de la provincia de Santa Fe, si bien la vialidad experimentó un primer impulso durante la gobernación de Enrique Mosca (1920-1924)[309], quien en el año 1923 presentó un primer proyecto de Ley concerniente a la materia, "habrá que esperar por la gestión de Ricardo Aldao, para que la Legislatura santafesina sancione la Ley N° 2.157 de Pavimentación de Caminos, en 1927"[310]. Para llevar a cabo dicha tarea, la ley autorizaba al Poder Ejecutivo a emitir títulos de deuda pública por la suma de 30 millones de pesos moneda nacional, estableciéndose que el pago de dichos títulos se realizaría a partir de diversos impuestos creados de manera especial: una tasa por retribución de mejoras abonada por los beneficiarios de las zonas atravesadas por los caminos, un gravamen de 2 centavos por cada litro de nafta expendido en el territorio de la provincia, un impuesto del entre el 2% y el 5% sobre el valor de factura de todo vehículo vendido en la Provincia y un impuesto del 4 por 1.000 sobre la Contribución Territorial. Con todos esos recursos, se autorizaba a construir "calzadas endurecidas" en los siguientes tramos: Rosario - Santa Fe (170 km.), Santa Fe - Rafaela (100 km.), Rosario - Cañada de Gómez (72 km.), Rosario - Casilda Villa (58 km.), Rosario - Villa Constitución (50 km.) y Santa Fe - San Justo (100 km.)[311].

Tras la sanción de la Ley Nacional de Vialidad, y ya bajo el gobierno de Luciano Molinas (1932-1935), la provincia de Santa Fe adhirió (mediante la Ley Provincial N° 2.303)[312] al sistema de coparticipación federal instituido por la mencionada Ley

[309] En el mensaje ante la Asamblea Legislativa del año 1921, Mosca hizo referencia a un Plan vial provincial, el cual debía "contribuir eficientemente al progreso de determinadas regiones de la Provincia, las que permanecen estacionarias a causa del aislamiento en que viven como consecuencia de la falta de vías de comunicación". En efecto, el Plan pretendía complementar el camino y el ferrocarril, prestando especial atención a aquellas regiones que carecían de infraestructura ferroviaria. Sin embargo, ese objetivo se verá completamente trastocado ya en el mensaje que el gobernador ofrezca ante esa misma Asamblea en 1922, cuando la disputa entre el transporte automotor y el ferroviario queda plasmada con toda claridad: "…es preciso iniciar desde ya la lucha del camino contra el riel. El camino ha de ser no sólo de acceso a las estaciones, sino también en contra y competencia con los ferrocarriles, desviando parte del tráfico comercial". *Cit* en DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD (1988). *Evolución histórica de la vialidad provincia*l. Santa Fe, Argentina: Ministerio de Obras, Servicios Públicos y Vivienda. Gobierno de Santa Fe, p. 44.

[310] *Ibíd*., p. 6.

[311] Lo que reforzaba la disputa entre el riel y el pavimento: "Indudablemente los tramos que se pavimentarían estaban atravesados, desde fines del s. XIX, por el Ferrocarril y el orden de prioridades que se fijaba para la construcción de rutas en función de unir los principales centros productivos con los dos puertos más importantes: Rosario y Santa Fe, era el mismo que, en su momento, se había fijado el ferrocarril". *Ibío*, p. 46.

[312] Esta ley tenía una estructura similar a la nacional y establecía el sistema de coparticipación entre la provincia, los municipios y las comunas. Además, daba una definición de los "caminos provinciales": los que comunicaban la Capital de la provincia con las cabeceras de los Departamentos y que unían a estas entre sí, los que comunicaban los puertos de ultramar con las zonas de producción agrícola, los que corrían adyacentes a las vías férreas y los que unían poblaciones de más de 1.000 habitantes.

Nacional y creó la Dirección de Obras Públicas como un ente autárquico a partir de la sanción de la Ley N° 2.424, fusionando las antiguas Direcciones de Obras Públicas, Vialidad y Catastro y Vialidad de Santa Fe. En 1937, la Ley N° 2.556 modificó y derogó la anterior, creando la nueva Dirección de Obras Públicas, dependiente del Ministerio de Hacienda y Obras Públicas[313]. Asimismo, entre el año 1937 y el año 1943, durante las gobernaciones de Manuel María de Iriondo y Joaquín Argonz, "se encaran nuevos planes con la Dirección Nacional de Vialidad por medio de las Leyes 2790/39 y 2977/41 con el propósito de unir todas las cabeceras departamentales con la Capital de la Provincia y por tanto con Rosario y la Capital Federal"[314].

A partir de la sanción de dichas leyes, y luego de las gestiones impulsadas por el Gobierno de Santa Fe para su inclusión en el plan vial nacional, la DNV y la Dirección de Obras Públicas de la Provincia aprobaron un plan de obras viales que debía ser ejecutado en un plazo de cinco años, entre 1942-1947, siendo financiado con fondos provinciales, y también con ayuda federal. El plan consistía en la construcción de 1.040 kilómetros de rutas pavimentadas, con el objetivo de unir las cabeceras de todos los departamentos con las ciudades de Santa Fe y Rosario, así como también con las rutas nacionales que comunicaban a dichas ciudades con el resto del país. Entre las primeras obras proyectadas, además, se propuso dotar a los dos centros urbanos más importantes de la provincia de grandes y cómodas avenidas de acceso[315]. Para el caso de la ciudad de Santa Fe, se delineó el empalme de la RN11 y la RN168 a través de la calle Juan José Paso, en dirección al Puerto, con una extensión aproximada de 3 kilómetros[316] **(Figura 3.2).** Por otra parte, para la ciudad de Rosario, el plan propuso la construcción de una Avenida de Circunvalación de unos 30 kilómetros de extensión, la que habría de servir de enlace entre los siete caminos de acceso con los que contaría la ciudad, y los demás caminos complementarios. Aunque esta obra sólo sería finalizada hacia finales de la década de 1980 **(Figura 3.3).**

La etapa comprendida por las gobernaciones justicialistas de Waldino Suárez (1946-1949), Juan Hugo Caésar (1949-1952) y Ramón Cárcamo (1952-1956) es un período que no ofrece grandes novedades en materia de política y legislación vial, al tiempo que los proyectos desarrollados durante esos años tendieron a continuar y a completar

[313] Cfr. *Boletín de la Dirección General de Investigaciones,* n°19…*Op.cit.*, p. 341.

[314] DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD (1988). *Evolución histórica…Op.cit.,* p. 52.

[315] "Además de pavimentar caminos se ha dado solución al problema del tráfico que presentan las dos ciudades más importantes (Santa Fe y Rosario) pavimentándose las Avdas. de Acceso a ambas ciudades, la Avda. de Circunvalación en Rosario y el Puente sobre el Río Salado que consolidará la unión de Santa Fe y Santo Tomé que ayudan al transporte de carga para acceder a los puertos". *Ibíd.*, p. 53.

[316] *Boletín de la Dirección de Obras Públicas de la Provincia de Santa Fe*, septiembre-octubre de 1940. Santa Fe, p. 2.

el plan de obras diseñado en las etapas anteriores. En tal sentido, y ya como último dato, vale señalar que hacia 1948, la histórica (y casi siempre creciente) desigualdad entre el norte y sur de la provincia de Santa Fe se materializó en la distribución de la red de caminos. Pues mientras la zona sur de la provincia concentraba el 56,7 % de las vías pavimentados existentes, la zona centro absorbió el 40,8 % y la zona norte tan sólo un 2,5% del total provincial **(Figura 3.4).**

1.3. Desarrollismo e Infraestructura vial: el camino como soporte del desarrollo

A partir de la proscripción del peronismo, y tras el fracaso de la aventura política de la "Revolución libertadora" (1955-1958), en las elecciones convocadas para febrero de 1958 se impuso el candidato de la Unión Cívica Radical Intransigente, Arturo Frondizi (1958-1962), quien intentó restablecer el poder estatal con el fin de diseñar políticas económicas y sociales. Además, proveniente de la línea progresista del radicalismo, Frondizi tenía una fuerte vocación por promover una estrategia de desarrollo nacional.

El "desarrollismo" se constituyó en base a un conjunto de ideas económicas gestadas alrededor de la CEPAL, la Comisión Económica para América Latina de la ONU; una institución heteróclita, pero con cierta impronta keynesiana. Los teóricos de esta comisión, sobre todo Raúl Prebisch y Hans Singer, postularon la tesis según la cual, en el largo plazo, se producía un deterioro en los términos de intercambio entre los países centrales y los países periféricos, lo que redundaba en un beneficio para los países industrializados y en un perjuicio para los países productores de materias primas, impidiendo una distribución equitativa de los frutos del progreso técnico. "De ese diagnóstico se desprendía un fuerte cuestionamiento al patrón de desarrollo hacia afuera, al estilo del modelo agroexportador, que debía reemplazarse por otro que tuviera como eje un proceso de industrialización"[317].

Tanto Frondizi como Rogelio Frigerio, su principal asesor, creían que, para lograr ese desarrollo, no sólo era imprescindible alcanzar el autoabastecimiento energético, sino también la radicación de capitales extranjeros que posibilitaran una reforma estructural del sistema heredado, tanto en la industria como la infraestructura. Así fue como comenzaron a instalarse en la Argentina grandes empresas extranjeras en sectores específicos, como el petroquímico, el metalúrgico y el automotriz; el que, según señala

[317] RAPOPORT, Mario (2010), *Historia económica…Op.cit.*, p. 447.

Mario Rapoport, fue el sector de mayor crecimiento a lo largo del período 1955-1966[318]. Como queda evidenciado en el **cuadro 3.3.**

En una palabra, se trataba de promover un modo de inversión extrajera diferente al que había primado durante el período agroexportador, en el que los capitales se habían destinado a la cadena de comercialización de los productos agropecuarios: molinos, frigoríficos y ferrocarriles. En este caso, la inversión se destinó al sector industrial, con énfasis en el sector petrolero, concibiendo a dicha inversión como un instrumento al servicio de la transformación y el desarrollo del país. En ese nuevo contexto, a pesar de que Frondizi se había opuesto a la política petrolera del segundo gobierno de Perón (quien había propuesto la firma de un contrato de exploración y explotación con la California Argentina de Petróleo S.A., en 1954), cuando asumió la presidencia, permitió la creciente participación de grandes empresas extranjeras como Pan American Oil, British Petroleum y Shell. Empresas que estaban exentas de pagar impuestos por la importación de aquellos productos e insumos que necesitaran para la extracción del petróleo que luego YPF adquiría en su totalidad. Durante este período, en la "batalla del petróleo", se alcanzó el objetivo del autoabastecimiento[319]. Además, si bien el petróleo constituía en aquel momento la principal fuente de energía, también comenzaron a perfilarse algunas obras de infraestructura muy importantes con el fin de desarrollar fuentes de energía alternativa, como la hidroeléctrica. En tal sentido, puede destacarse la construcción de las represas de El Chocón-Cerros Colorados y Salto Grande[320].

En medio de una crisis política y económica, en marzo del '62, los militares depusieron a Arturo Frondizi y lo reemplazaron José María Guido, quien el 12 de octubre del año siguiente le entregó la banda presidencial a Arturo Illia (1963-1966), candidato de la

[318] "El caso del sector automotor fue particularmente significativo tanto por su alto dinamismo en materia de producción y de inversión, como por la importancia cuantitativa adquirida en la estructura industrial y por las profundas reestructuraciones que experimentó luego del período inicial; de allí que en muchos análisis sea tomado como caso testigo para explicar el comportamiento general de la industria a partir de 1958. Hacia 1959, la producción de automóviles alcanzaba a unas 32.500 unidades anuales. Con el nuevo régimen de promoción, su fabricación trepó a cerca de 200.000 unidades por año en 1965, cifra que mantuvo durante el lustro posterior, elevando el parque automotor a 1,5 millones de unidades en 1970, superando las expectativas más optimistas sobre su evolución". *Ibíd.*, pp. 483-484.

[319] Lo mismo ocurrió con el autoabastecimiento de acero, el cual se alcanzó gracias al desarrollo de una empresa de capitales mixtos: SOMISA.

[320] A diferencia de la estrategia ensayada entre la segunda postguerra y los inicios de la década del 1960, el modelo desarrollista no buscó equilibrar la balanza comercial a partir de la promoción de la exportación de los productos del agro, sino disminuyendo las importaciones en sectores claves (petróleo, insumos industriales, maquinarias, automóviles) y estimulando la producción de energía y de la industria local, para lo cual se sancionaron dos leyes muy importantes: la de Inversiones Extranjeras (14.780) y la de Promoción Industrial (14.781). No obstante, cada vez que el crecimiento de la industria impulsó el aumento de las importaciones, se produjeron desequilibrios en la balanza de pagos, lo que detuvo ese crecimiento. De allí el ciclo de expansión y estancamiento (*stop and go*) que caracterizó a este período.

Unión Cívica Radical del Pueblo. Illia, quien había alcanzado la presidencia sólo con el 25,1% de los votos, supo realinear la economía, pero no fue capaz de solucionar los conflictos políticos que se sucedían en el país, y fue derrocado por un nuevo golpe militar poco antes de cumplir tres años en el poder, en junio de 1966. En el transcurso de su presidencia, intentó sostener el proceso que había comenzado a gestarse durante la presidencia de Frondizi, y, con ese objetivo, hacia el final de su gobierno lanzó el "Plan Nacional de Desarrollo" (1965-1969). Un plan por el cual se estimulaba la inversión pública y privada con el fin de ejecutar una importante serie de obras de infraestructura necesarias para el desarrollo de la actividad económica del país. Un Plan que, sin embargo, se vio irremediablemente afectado por la coyuntura política.

Todas las interrupciones institucionales, y la consecuente ausencia de un programa de políticas de largo plazo, impidieron el desarrollo sostenido. En ese marco, el Ministro de Economía designado por Juan Carlos Onganía (1966-1970), Adalbert Krieger Vasena, promovió la doctrina de la "eficiencia industrial", abriendo la economía a las importaciones de aquellos productos que no resultaba conveniente producir en la Argentina. Situación que pretendió compensar con la aplicación de retenciones a la exportación agrícolas, recursos que pretendía destinar al desarrollo de la industria y de la infraestructura. En efecto, el sector de la construcción experimentó un importante crecimiento entre 1966 y 1969, impulsado por un plan de obras públicas que proponía mejorar la eficiencia de la infraestructura local con el fin de desarrollar la economía.

> En cuanto a la política de inversiones pública, cabe señalar el desarrollo de un importante programa de obras de infraestructura, en el que tuvieron un lugar destacado los caminos (con el objetivo de dar un mayor impulso al mercado automotriz), las comunicaciones y la energía hidroeléctrica y nuclear. Así, mediante la sanción de la ley 17.574, se creó, en 1967, la Empresa Hidroeléctrica Norpatagónica (HIDRONOR), que contempló la construcción y explotación eléctrica en la zona del Comahue, de las centrales El Chocón, Planicie Banderita y la red de interconexión con el Gran Buenos Aires. Por su parte, en 1968, la Comisión Nacional de Energía Atómica comenzó a construir la central Atucha I[321].

Esta tendencia en la inversión pública experimentó un importante salto cualitativo luego de que Onganía fuera reemplazado por el general Roberto Levingston en junio de 1970, quien tan sólo nueve meses más tarde fue sustituido por Alejandro Lanusse (1971-1973). En esos breves meses de gestión, no obstante, el Ministro de Obras Públicas (y luego Ministro de Economía) de Levingston, Aldo Ferrer, resolvió la puesta en marcha de tres importantes obras de infraestructura: las represas de Yacyretá y Salto Grande (a las que se sumará, ya en la tercera presidencia de Perón, el proyecto de Paraná Medio, con la asistencia técnica de la Unión Soviética), en coordinación

[321] RAPOPORT, Mario (2010). *Historia económica… Op.cit*, pp. 535-536.

con Paraguay y Uruguay, y la conexión ferrovial de Zárate-Brazo Largo[322]. Esta última obra, debatida durante casi toda la década de 1960, resultaba de notable importancia para conectar a la Mesopotamia argentina con el resto del país y el MERCOSUR, y comenzó su construcción hacia finales del año 1970, representando una inversión de 150 millones de US$.

Ya como Ministro de Economía de Lanusse, Ferrer impulsó una política de apoyo al capital nacional, proponiendo una participación del Estado en el desarrollo de las empresas locales. Con ese fin se fundó el Banco Nacional de Desarrollo, cuyo principal objetivo consistía en financiar el desarrollo de las industrias de base, la infraestructura de transporte, de energía y de comunicaciones. De allí nacieron los últimos proyectos importantes que ha visto la industria nacional hasta nuestros días: la ampliación de grandes empresas como ACINDAR, SOMISA, ALUAR, Papel Prensa, Petroquímica General Mosconi, Petroquímica Bahía Blanca… Proyectos grandes y de lenta ejecución, a los que se sumará poco a poco el desarrollo de la energía nuclear, y que fueron retomados por el peronismo a partir de 1973, aunque muchos de ellos se vieron frustrados a partir de 1976.

El desarrollismo, como se ha señalado, otorgaba una especial importancia a la construcción de grandes obras de infraestructura, pues las concebía como el soporte necesario del desarrollo y la modernización que el país necesitaba. A partir de esa premisa, las décadas de 1960 y 1970 fueron testigo de grandes emprendimientos, sobre todo en el ámbito de la infraestructura vial y de transporte. En tal sentido, al ya mencionado complejo carretero-viario Zárate Brazo Largo (1970-1977), pueden añadirse[323], por caso, el puente “General Manuel Belgrano” (1967-1973), que une las ciudades de Resistencia y Corrientes; el Túnel Subfluvial “Hernandarias” (1961-1969), que une las ciudades de Santa Fe y Paraná; la Autopista Rosario-Santa Fe, el viaducto “Gobernador Nicasio Oroño” (1967-1969), que se extiende sobre la Laguna Setúbal; o diversas terminales de Ómnibus a lo largo y a lo ancho del país, entre las que se cuenta la “General Manuel Belgrano” (1965-1968), de la ciudad de Santa Fe[324].

[322] Cfr. FERRER, Aldo; ROUGIER, Marcelo (2010). *La historia de Zárate-Brazo Largo. Las dos caras del Estado argentino,* Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica.

[323] Para más detalles, Cfr. MÜLLER, Luis, PARERA, Cecilia (Eds.). *Arquitectura, Tecnología y Proyecto: obras públicas e infraestructura urbana y territorial en Argentina (1955-1971).* Santa Fe, Argentina: UNL. Recuperado de: http://www.fadu.unl.edu.ar/pictarquitectura2013/

[324] Podría considerarse que la inauguración de esta Terminal de Ómnibus, emplazada sobre la demolida estación del Ferrocarril Francés, que había dejado de funcionar en los últimos años de la década de 1940, marca un hito en la batalla entre el riel y el pavimento; una suerte de epílogo metafórico en el espacio de la ciudad de Santa Fe.

Asimismo, en el ámbito propio de la vialidad, caben señalar algunos hitos importantes. Ante el evidente deterioro sufrido por el sistema caminero entre 1948-1958, y con el fin de comenzar a resolver esa situación, el 16 de enero 1958 se firmó del Decreto Ley 505/1958, por medio del cual la DNV recobraba su autonomía, se establecía un nuevo sistema de coparticipación federal y se disponían nuevos impuestos con el fin de dotar de recursos al Fondo Nacional de Vialidad, también creado por dicha norma. Con el objetivo de complementar ese Fondo, se sancionó la Ley N° 15.274/1960, la cual establecía un gravamen nuevo para los vehículos mayores a 12 toneladas y para los neumáticos[325]. Esas leyes, a su vez, se complementaron con un ambicioso plan de obras, que habría de ser llevado a cabo durante la siguiente década:

> La Dirección Nacional de Vialidad desarrolló un importante plan de obras, a efectuarse en el período 1959-1969. Con la ejecución del Plan Vial Argentino, la red de caminos nacionales llegaría a contar, hacia 1970, con las siguientes longitudes: Caminos pavimentados, 22.438,5 km.; Calzadas mejoradas (caminos consolidados): 15.589,0 km.; Calzadas naturales y huellas: 11.972, 5 km. Total: 50.000 km. Según los cálculos estadísticos, la longitud de las redes provinciales de coparticipación federal sumaba por aquel entonces 140.000 km.; y las redes comunicacionales de todo el país, sin incluir las calles de las plantas urbanas, unos 800.000 km[326].

Aunque, se lee con atención algunas notas publicadas en *Parabrisas* durante 1962, 1963 y 1964, el optimismo inicial ira diluyéndose año a año, ya que distintos motivos parecen haber impedido el despliegue del Plan en toda su magnitud.

> El país todo y *Parabrisas* con el país, esperan que cada vez se vea menos huellas de tierra y más anchas carreteras para los nuevos automóviles argentinos. Hoy podemos ser optimistas ya que estamos saliendo del estancamiento y empezamos a trabajar duro en materia de caminos. […] Así es como entre 1932-1946 se levantaron millares de kilómetros de carreteras permanentes y no permanentes. Desde entonces y hasta hace muy poco tiempo no se construye con el mismo ritmo y por el contrario operóse la parcial destrucción de lo ya hecho, por el natural desgaste y falta de equipos apropiados y planes técnicos. Agravó la situación un hecho de singular importancia: YPF dejó de aportar regularmente la cuota parte de los impuestos fiscales a la venta de nafta, que le correspondía entregar al Fondo Nacional de Vialidad por la ley N° 11.658. Pero hoy podemos ser optimistas en cuanto al cumplimiento del plan de obras en ejecución 1959/69. El plan asegura la entrega del impuesto a la nafta al Fondo Nacional de Vialidad por parte de YPF y las empresas productoras de combustibles livianos y pesados[327].

[325] "Los estudios realizados por la Dirección Nacional de Vialidad habían puesto en evidencia que el país debería contar, en un período de 10 años, con una red nacional en condiciones de asegurar una vinculación efectiva entre todas las regiones del país, lo que se lograría con una extensión pavimentada y mejorada, es decir, de tránsito permanente, del orden de los 40.000 km. A efectos de alcanzar esa meta, que constituiría el objetivo de planes futuros, se sancionó la ya mencionada Ley 15.274 que salvaba, en gran parte, la insuficiencia de recursos que suministraba el Decreto-Ley 505/58". PAZOS, Norberto (2010). *Ingeniería argentina: Obras, ideas y protagonistas*. Buenos Aires: Consejo Profesional de Ingeniería Civil, p. 49.

[326] *Ibíd*., p. 50.

[327] "El actual plan vial", *Revista Parabrisas*, marzo de 1962, n° 16, pp. 53-54.

> Nuestra red nacional tiene actualmente 57.300 kilómetros de carreteras (11.000 pavimentados; 8.396 consolidadas; 25.481 de calzadas naturales y 14.090 de huellas). Todas estas cintas de cemento y asfalto representan en términos prácticos la obra realizada por Vialidad Nacional en treinta años de labor ininterrumpida pero accidentada. En efecto, en los primeros catorce años (1932-46) se construyó el 80% de los caminos trocales que existen actualmente. Pero al promediar el año 1946, Vialidad Nacional perdió su autarquía y entró en una fase de parálisis progresiva de la que recién empezó a salir con la puesta en marcha del plan actualmente en ejecución. Por el mismo se preveía reconstruir y mejorar más de 70.000 kilómetros de caminos con una inversión de 57.800 millones de pesos, de cuyo total 11.000 millones corresponden a obras ya contratadas, en ejecución o licitadas. Pero en los dos últimos años una equivocada política fiscal (reforma por decreto de los valores de retención), combinada con el incumplimiento por parte de YPF de sus aportes al Fondo Nacional de Vialidad y la aguda crisis monetaria e industrial, dejó un punto muerto a los hombres de Vialidad. Para ponerse nuevamente en marcha era necesario buscar financiación en el exterior o sea en dólares. Y los dólares llegaron a través de dos créditos acordados a nuestro país dentro del marco de la Alianza para el Progreso[328].

> A partir del 5 de octubre de 1932, cuando por ley 11.658 se creó la DNV, la construcción de carreteras acusó un ímpetu creciente digno de atención. Así fue como se registró en diez años de labor la cifra de 61.748 kilómetros de obras viales, con un récord de 11.699 kilómetros de construcción en 1937. Fue sin duda la era dorada de la vialidad argentina. No habría de repetirse ni por asomo en los años siguientes. Y lo que es peor, ni siquiera podemos gozar hoy de los beneficios de aquella etapa constructiva, pues no se logró mantener en buen servicio las carreteras terminadas entonces. La década siguiente (1943-52) marcó un brusco descenso. Se construyeron 16.787 kilómetros, y resultó el año más productivo 1943, con 3.447 kilómetros, y 1952 el más pobre, con 744 kilómetros. Esta caída a pique se mantuvo firme entre 1953 y 1962, período en el que ni siquiera se logró superar la labor de aquel prolífico 1937. Los totales de esta última década son 10.136 kilómetros, con una oscilación que va desde los 318 kilómetros en 1957 y los 1.742 en 1961. Llegamos así a nuestros días y la realidad no puede ser más desalentadora. Si se cumpliera el plan de construcciones prevista por Vialidad en 1959, para 1969 deberíamos tener un total de 40.000 kilómetros aptos para transito permanente. Sin embargo, ya hemos recorrido un lustro y bien poco se ha hecho para alcanzar esa cifra[329] **(Figura 3.5).**

Por otra parte, si se mira hacia Santa Fe, puede advertirse (con Susana Piazzesi y Darío Macor) que "el espacio provincial santafesino confirma, con pocos matices, el derrotero político nacional de estos años"[330]. En efecto, las gobernaciones de Carlos Sylvestre Begnis (1958-1962) y Aldo Tessio (1963-1966) se mostraron muy alineadas con las presidencias de Frondizi e Illia, respectivamente. Sylvestre Begnis, figura destacada de la coalición nacional desarrollista liderada por el presidente, analizaba los problemas de Santa Fe en una clave similar a la de Arturo Frondizi, considerando que el estancamiento y subdesarrollo nacional y provincial sólo podía superarse a

[328] "Rutas a los cuatro vientos", *Revista Parabrisas*, noviembre de 1963, n° 36, pp. 58-59.

[329] "Treinta y ocho mil kilómetros de menos", *Revista Parabrisas*, noviembre de 1964, n° 48, pp. 77-78.

[330] PIAZZESI, Susana; MACOR, Darío (2011). Santa Fe política, 1955-2010. En D. Macor. (Dir.), *Signos santafesinos en el Bicentenario*. Santa Fe, Espacio Santafesino Ediciones, p. 434.

partir de una sustantiva mejora de la capacidad energética y de construcción de vías de comunicación[331]. A partir de esa convicción, el 20 de noviembre de 1958 se sancionó la Ley Provincial N° 4.908, por la cual no sólo se estableció la adhesión de Santa Fe al Fondo Nacional instituido por el Decreto-Ley 505/58, sino que también se creó la Dirección Provincial de Vialidad (DPV) como un ente autárquico.

Como se señala en una publicación oficial de la DPV, "el período [1958-1966] se inició con gran fuerza, proyectándose 4.000 km. de rutas pavimentadas, así como con el objetivo de realizar diversas obras y puentes considerados estratégicos… El Gobierno entendía que la obra vial era un factor preponderante en el propósito de reactivar económicamente a la provincia"[332]. Con ese objetivo, no sólo se puso en marcha un plan que se proponía construir o ampliar diversas rutas (como la RN34 y la RP1) y mejorar los accesos a las ciudades de Santa Fe y Rosario, los dos principales centros urbanos de la provincia[333], sino que también se encaró una de las obras más importantes y emblemáticas que se han realizado en la región litoral: el ya mencionado Túnel Subfluvial entre Santa Fe y Paraná. En efecto, tras una serie de debates acerca del mejor modo de conectar ambas riberas del río, y de diversos altercados acerca de la jurisdicción (ya que el espejo de agua pertenecía a la nación, mientras que el lecho era de las provincias), el 15 de junio de 1960, los gobernadores de Entre Ríos, Raúl Uranga, y Carlos Sylvestre Begnis, de Santa Fe, suscribieron un tratado interprovincial para la construcción de la obra. En marzo de 1962, después de que el presidente Arturo Frondizi colocara la piedra fundamental sobre la costa santafesina, quedó oficialmente iniciada la construcción, que involucraría a empresas de diversos países y demoraría siete años, siendo inaugurado por Juan Carlos Onganía en diciembre de 1969.

Por otra parte, según afirman Piazzesi y Macor, "el repertorio de líneas de acción que forman parte de la gestión de [Aldo] Tessio reconoce un parecido de familia con el Gobierno de Sylvestre Begnis. No sólo porque ambos gobernadores son parte de la

[331] "Desde ese horizonte de ideas, el progreso económico de Santa Fe se asocia íntimamente a la provisión de energía, así como también al mejoramiento de las rutas. La provincia tenía una extensión aproximada de 65.000 km en caminos, pero la red pavimentada no llegaba al 3%. La Dirección Provincial de Vialidad tenía a su cargo 10.000 km de rutas, de los cuales sólo 340 estaban pavimentados. Con un déficit tan notable de la infraestructura caminera, el programa desarrollista pondrá la mira en revertir esta situación". *Ibíd.*, p. 436.

[332] DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD (1988). *Evolución histórica…Op.cit.,* p. 58.

[333] Este proyecto formaba parte de un Plan más amplio, a cargo del Departamento de Accesos a las Grandes Ciudades de la Dirección Nacional de Vialidad. Un resumen de ese proyecto puede encontrarse en la disertación realizada por José Diego Luxardo, Jefe del mencionado Departamento, que incluye los proyectos que habrían de ser llevados a cabo en Buenos Aires, Bahía Blanca, Mendoza, Córdoba, Rosario y Santa Fe. Cfr. LUXARDO, José Diego (1961). Accesos a las Grandes Ciudades. *Revista del Centro de Ingenieros Provincia de Buenos Aires*, *IX*(35), 5-23.

tradición radical, sino también porque, como hombres de su tiempo, participan del paradigma desarrollista, que en estos años sesenta orientaba el pensamiento y la acción política en la Argentina y en América"[334]. Durante la gobernación de Tessio, en efecto, en paralelo a la construcción del Túnel Subfluvial, se encaró una obra de similar envergadura: la Autopista Santa Fe-Rosario-Arroyo del Medio, la cual formaba parte de un proyecto todavía mayor, que involucraba a las provincias de Buenos Aires y Córdoba, mediante el cual se pretendía unir a las capitales provinciales a través de un sistema moderno de vías rápidas.

De ese ambicioso proyecto inicial, sólo se inició por aquellos años el tramo que uniría las ciudades de Santa Fe y Rosario mediante un camino de doble vía, con calzadas separadas y cruces sobre-elevados, lo que brindaría mayor seguridad y disminuiría los tiempos de viaje, pensando, además, en mejorar la capacidad de circulación en vistas al caudal de tránsito futuro. La obra, cuyo proceso licitatorio se inició en 1965, se presentaba como una necesidad ante el continuo deterioro que sufría la RN11, y frente al aumento del número de vehículos que transitaban por ella, con una buena proporción de camiones. Si estas razones ya eran suficientes para justificar el proyecto de la Autopista, se pensaba que la puesta en funcionamiento del Túnel Subfluvial, en un tiempo no muy lejano, la volvería imprescindible. Para 1966, ya se encontraba adjudicada la construcción del tramo de 157 km. Santa Fe-Rosario, una obra que incluía un nuevo puente sobre el Río Salado e insumió un total de 6 años. Tras ese lapso, el 4 de octubre de 1972, se inauguraba la autopista "Brigadier General Estanislao López"; la primera de estas dimensiones en el país.

* *

Como se ha señalado hacia el final de la primera sección del capítulo anterior, si se analiza el Plano de la ciudad de Santa Fe que se elaboró con motivo del Centenario de la Independencia argentina, en 1916, ya aparecen evidenciadas allí algunas de las características más importantes que la ciudad adquirió a lo largo del siglo XX: el nuevo Puerto de Ultramar, una red ferroviaria completa, un primer tramo de la Avenida Costanera sobre la Laguna Setúbal, el trazado de los diversos caminos de acceso y de vinculación con la región circundante, y una creciente expansión de la cuadrícula urbana hacia el norte y el oeste, la cual sólo se detiene ante los diversos obstáculos naturales. Poco a poco, la zona de quintas y chacras que se ubicaban hacia el norte del Bulevar Gálvez comenzaba a lotearse, a conectarse y a urbanizarse, denotando un crecimiento de la mancha urbana en un sentido que continuará consolidándose durante las siguientes décadas.

[334] PIAZZESI, Susana; MACOR, Darío (2011). Santa Fe política, 1955-2010. En D. Macor. (Dir.), *Signos santafesinos en el Bicentenaric…Op.cit.*, p. 440.

Tras el crecimiento poblacional experimentado a lo largo de la década del '20[335], el cual puede evidenciarse en la extensión de la mancha urbana que ha quedado expresada en los planos de 1925, 1926 y 1931[336], también se produjo una notable mejora en la infraestructura vial de la ciudad. En efecto, además de intentar regular el crecimiento de la planta urbana, la gestión de la Oficina de Obras Públicas de la Municipalidad prestó especial atención a la pavimentación y al adoquinado de calles más allá del área central, con lo que Santa Fe experimentó una notable mejora en su red vial, tanto en los barrios de la zona más cercana al centro de la ciudad como en las diversas avenidas que conectaban el casco histórico y el Bulevar Gálvez con zonas ubicadas al norte de dicho Bulevar. Esta mejora, que no sólo incluyó a los caminos de acceso en sentido norte-sur, sino que también incluyó a algunas vías de conexión este-oeste y a las diez cuadras de la Avenida Costanera sobre la Laguna Setúbal, ha quedado evidenciada en las estadísticas publicadas en los diversos anuarios editados por la Municipalidad de Santa Fe: para 1920, el total de cuadras pavimentadas alcanzaba las 420; diez años después, la cifra ascendía a 931[337].

La extensión de la red vial de la ciudad, así como también la inclusión de la nueva tecnología del pavimento de asfalto (mucho más sólido y durable que el antiguo adoquinado), se vio estrechamente vinculada a otro fenómeno que el progreso técnico había propiciado a lo largo de esta misma década: los automóviles. En efecto, en 1920, los vehículos registrados en el municipio de Santa Fe apenas superaban los doscientos; en 1930, entre automóviles y camiones, este tipo de vehículos alcanzaban veinte veces ese número: había 2.790 autos y 1.104 camiones[338]. La extensión de las obras viales y el aumento de la intensidad del tráfico en la ciudad ocasionaron (como se vio, en un fenómeno que caracterizó la vida de muchas otras ciudades argentinas durante aquel mismo período) los primeros inconvenientes entre los trenes y los autos; a mejor decir, entre la red vial y los trazados ferroviarios que atravesaban aquellas

[335] Como señala Collado: "El panorama desde el punto de vista del crecimiento se presentaba auspicioso: la de 1920-30 fue una década floreciente para el puerto local…, la población aumentaba a ritmo sostenido con índices superiores a otras ciudades; Santa Fe no había sido durante la década anterior, como Rosario y Buenos Aires, escenario de sangrientas revueltas obreras y la vida urbana discurría en una aparente estabilidad. De acuerdo a los datos proporcionados por los anuarios estadísticos municipales, la ciudad había iniciado los años ´20 con alrededor de 90.000 habitantes y para 1930 la población ya superaba los 125.000 habitantes". COLLADO, Adriana (2007), *Modernización urbana… Op.cit.*, p. 354.

[336] Cfr. COLLADO, Adriana; BERTUZZI, María Laura (1995). *Santa Fe, 1880-1940... Op.cit.*, pp. 20-23, 38-40.

[337] Para una representación gráfica de esta mejora en la infraestructura vial, Cfr. COLLADO, Adriana (2007), *Modernización urbana… Op.cit.*, p. 406.

[338] Cfr. MCSF. *Anuario Estadístico de la Ciudad de Santa Fe, Vol. XXIII, 1931*. Santa Fe, Castellví Hnos., 1932, p. 112. Cfr. GIORIA, Blanca (2009). *La construcción del espacio geográfico… Op.cit.*, p. 66.

zonas que iban urbanizándose a medida que se producía el crecimiento de la mancha. En este caso, los primeros tendidos ferroviarios, realizados entre 1885 y 1891 por el Ferrocarril Santa Fe, ya resultaban superados por la extensión de la red vial. En tanto que los que habían sido construidos alrededor de 1910 por el Ferrocarril Central Argentino (cuyo objetivo era alcanzar el nuevo Puerto de Ultramar intentado eludir la zona urbanizada mediante un anillo periférico) ya se encontraban muy próximos a los núcleos de población que iban ocupando el área suburbana.

En efecto, uno de los problemas a los que pretendía dar solución el ambicioso "Plan de Urbanización"[339] presentado por Julio Cabal ante el Consejo Municipal, en diciembre de 1927, era el de la creciente disputa que habría de suscitarse entre la infraestructura ferroviaria y la infraestructura vial. Como bien señala Collado:

> Respecto de los trazados ferroviarios, el plan [de 1927] preveía importantes modificaciones, al variar los puntos de ingreso a la planta urbana buscando evitar los conflictos derivados de la coexistencia, en estado de creciente complejidad, del tráfico vehicular y ferroviario, debido al crecimiento del parque automotor y de la intensidad del tráfico; también proponía el traslado de la estación principal del Ferrocarril Santa Fe, que constituía una barrera entre el barrio norte de la ciudad histórica y el Barrio Candioti, localizándola dos kilómetros hacia el norte, en la zona denominada Santa Fe Cambios, una extensa playa de maniobras y talleres de esta compañía, desde donde se pretendía trazar una nueva vinculación con el puerto, de recorrido subterráneo. El Ferrocarril Central Argentino resolvería su comunicación con el puerto a través de un ramal elevado coincidente con la avenida de circunvalación en su tramo sur, con lo cual se eliminaba todo el anillo ferroviario que atravesaba la ciudad por el norte; la Compañía de FFCC del Estado mantenía su estación recién inaugurada sobre el Bulevar Gálvez conservando los tramos de acceso y para su vinculación con el puerto se recurría a un ramal elevado[340].

Tras ese fallido Plan Urbano, y luego del proyecto de "Barrio Jardín" que habría de ser emplazado en las tierras pertenecientes al empresario Juan Francisco Mayoraz, aprobado en 1928, la ciudad de Santa Fe experimentó un nuevo impulso durante la década siguiente. Cuando asumió la intendencia, en marzo de 1932, Agustín Zapata Gollán expresó la necesidad de diseñar un plan regulador para Santa Fe, poniendo de manifiesto dos preocupaciones principales: por un lado, la de resolver los problemas que suscitaba el emplazamiento de las instalaciones del Ferrocarril Santa Fe, cuya estación, construida en 1885, había quedado a escasos metros del centro comercial de la ciudad, por lo que el ingreso y egreso de trenes provocaba importantes inconvenientes en el tránsito[341]. Por otro, la de rellenar las tierras bajas que lindaban

[339] Para un análisis detallado del Plan, de las discusiones que suscitó y de su presunta autoría, Cfr. COLLADO, Adriana (2007), *Modernización urbana… Op.cit.*, pp. 367-378.

[340] COLLADO, Adriana (2007), *Modernización urbana… Op.cit.*, p. 369.

[341] La propuesta que Zapata Gollán le presentó a la Compañía Francesa que administraba dicho ferrocarril consistió en solicitarle el levantamiento de las instalaciones, del tendido de las vías y de los pasos a nivel, y de efectuar el traslado de la estación al predio de Santa Fe-Cambios,

con el Río Salado, rectificando el sistema de desagües de toda esa área y planificando el crecimiento urbano en las nuevas tierras que se le ganarían al río. Si bien el plan nunca se llevó a cabo, fue uno de los primeros intentos (sino el primero) por ordenar y recualificar un borde históricamente olvidado de la ciudad a través de una serie de importantes obras de infraestructura.

Pero el impulso se sentirá sobre todo a partir de la intendencia de Francisco Bobbio (1937-1941) (que coincidió con la gobernación de Manuel María de Iriondo), cuando a algunas ideas que venían siendo discutidas en el ámbito de la Universidad Nacional del Litoral, de la mano de Ángel Guido, Alcides Greca y José Lo Valvo, se le sumen diversas acciones concretas. En ese período, Iriondo, que había accedido al poder mediante el "fraude patriótico", intentó legitimar su acción política al frente del Poder Ejecutivo de la provincia a partir de un importante plan de obras públicas, en el que la ciudad de Santa Fe tuvo un lugar privilegiado[342]. En ese marco, se rediseñó la mayoría de las plazas existentes, se concluyó la construcción de establecimientos educativos iniciados durante la gestión de Luciano Molinas, se construyeron nuevos espacios públicos en los distintos barrios y se llevó a cabo la concreción de los dos grandes parques urbanos: el Parque "Juan de Garay", inaugurado en 1939[343], y el Parque "Manuel Belgrano" (más conocido como Parque del Sur), inaugurado en 1940. En estos proyectos primó una nueva concepción de la imagen urbana, para cuya caracterización se adoptó el lenguaje racionalista que había comenzado a imponerse como expresión de Modernidad, no sólo entre los miembros de la élite local, sino también entre los más altos funcionarios del Estado provincial, con el -ya mencionado- gobernador Iriondo a la cabeza[344].

ubicado 2 km. al norte del emplazamiento original, en una zona mucho menos conflictiva en aquel momento.

[342] Para considerar esta estrategia de legitimación política, Cfr. PIAZZESI, Susana (1997). Después del liberalismo: ¿un nuevo conservadorismo? El iriondismo santafesino en la década del treinta. *Estudios Sociales*, (13), 101-118.

[343] El proyecto de dicho parque, no obstante, se remonta a la intendencia de Pedro Gómez Cello (1920-1924), momento en el que se pensó dicha construcción con motivo de los 350 años de la fundación de la ciudad de Santa Fe. Inicialmente, se preveía que ocupara 60 hectáreas del borde oeste, en coincidencia con el antiguo vivero municipal y en cercanías de diversos equipamientos sanitarios construidos a finales del siglo XIX, como la Casa de Aislamiento Municipal y el *Ospedale Italianc*. La obra nunca llegó a completarse en toda su magnitud, aunque experimento un nuevo impulso (ya con una superficie menor) durante el período en el que Gómez Cello ocupó la gobernación de la Provincia (1928-1930).

[344] Desde esa perspectiva, merece señalarse que, para llevar adelante el emprendimiento del Parque del Sur, es decir, para dar origen a un espacio público de carácter recreativo, no se vaciló demasiado en proponer la completa demolición de varias de las manzanas más antiguas de la ciudad. En efecto, en el proyecto presentado por Ángel Guido hacia finales de 1938, el "Gran Parque del Sud y Centro Cívico e Histórico-Monumental" de la ciudad de Santa Fe ocuparía unas quince manzanas, el triple de las que finalmente tuvo. Este proyecto, de verdaderas proporciones monumentales, implicaba, además de la construcción del parque, la restauración y ampliación de la iglesia y del convento de San Francisco, la construcción de una fachada sur (con el aspecto del demolido Cabildo) para la Casa de Gobierno, de un Museo

En mayo de 1943, ya bajo la intendencia de Hugo Freyre, el Consejo Deliberante de Santa Fe decidió solicitar la confección de un Plan Regulador para la ciudad al urbanista Miguel Roca, director del Instituto Argentino de Urbanismo. Dicho Plan, presentado en noviembre de 1944 y publicado en formato de libro en 1947, tenía por fin "llenar un vacío y asegurar un rumbo científico en la vida de la ciudad"[345]; más en concreto, buscaba dar cuenta del crecimiento que había experimentado Santa Fe a lo largo de su historia y de la necesidad de planificar esa expansión. En una palabra, el Plan intentaba ofrecer una solución a los problemas que habían ocasionado la imprevisión y el azar, gobernando los destinos de la urbe y poniéndola a resguardo de "una especulación suicida"[346]. Entre los aspectos que más interesan para la perspectiva de análisis que se ha tomado aquí, puede destacarse que el Plan proponía una planificación de la extensión de la ciudad más allá del centro (sobre todo en el norte del ejido urbano) a partir de la construcción de diversos "barrios-jardín", al tiempo que planteaba diversos cambios en el sistema ferroviario y vial de la ciudad. Como resume con precisión Adriana Collado:

> El nuevo sistema ferroportuario propuesto, no introducía cambios en el puerto, pero sí en la estructura ferroviaria, para la cual preveía la sistematización y unificación de las distintas líneas existentes sin analizar acabadamente las consecuencias de que fueran de tres compañías diferentes (una oficial y dos privadas); también planteaba unificar todos los movimientos en una gran estación ferroviaria, desechando una posible alternativa de ubicación de la misma en la zona del puerto, que requeriría líneas subterráneas, al privilegiar la ubicación en el borde oeste en coincidencia con la zona industrial y próxima a la gran avenida de circunvalación, que significaba facilidad y economías de movimientos del tránsito ferroviario.
>
> El sistema viario contaba, entre otros elementos, con la recuperación de los espacios destinados a trazas ferroviarias, que, al liberarse de su antiguo uso, generaban una vacancia con enormes potencialidades; esa liberación provenía de la unificación de líneas y de la limpieza de trazados que suponía la ubicación periférica de la gran estación de transferencia tanto de cargas como de pasajeros. En el sistema viario se articulaban tres anillos de circunvalación que integraban las distintas zonas de la ciudad estratificadamente; la primera de ellas se situaba un par de cuadras al sur del Bulevar Gálvez y las dos restantes a una distancia de aproximadamente 2.000 y 4.000 metros de aquélla en la dirección norte-sur. Cada avenida tendría su perfil diferenciado en función de su localización[347].

Histórico Provincial y de un enorme Monumento en honor a los Convencionales Constituyentes de 1853. Ante las dificultades políticas y administrativas que implicó el proyecto diseñado por Guido, se propuso una versión simplificada, que sólo requería la demolición de siete manzanas históricas. Sin embargo, tampoco este proyecto pudo completarse en toda su magnitud, debido a que la expropiación de las dos manzanas ubicadas al sur de la Casa de Gobierno resultó demasiado engorrosa. Al fin y al cabo, el Parque fue inaugurado por Manuel de Iriondo algunos meses antes de dejar el cargo de gobernador, el 15 de noviembre de 1940, para el 367° aniversario de la fundación de la ciudad.

[345] ROCA, Miguel C. (1947). *Plan Regulador de la ciudad de Santa Fe*. Buenos Aires, Instituto Argentino de Urbanismo, p. 9.

[346] *Ibíd.*, pp. 71.72.

[347] COLLADO, Adriana (2007), *Modernización urbana… Op.cit.*, p. 519.

Tal como puede observarse, en la representación de este nuevo (y nunca concretado) Plan, el uso del automóvil había desplazado al tren hacia la periferia de la ciudad, en la que también se planteaba la construcción de diversas vías rápidas de circulación. Asimismo, ya en una invariable histórica de la ciudad, la zona oeste, es decir, los terrenos ganados a las aguas del Salado, serían destinados a los trazados ferroviarios y a las zonas industriales, mientras que las áreas ubicadas en el centro y en el este de la ciudad, derivadas de la vacancia producida por el retiro de las vías, daría paso a la construcción de viviendas destinadas a las clases medias y medias-altas, y a la consolidación de nuevos espacios verdes de carácter público.

Dejando de lado las planificaciones y atendiendo a lo que efectivamente ocurría, cabe señalar que, para ese entonces, sobre todo en el área central de la ciudad, se había iniciado un incipiente proceso de sustitución de las viviendas existentes, guiado por un criterio especulativo (aunque de regular intensidad), que comenzó a dar origen a la construcción de los primeros edificios en altura, lo que produjo una primera pérdida de homogeneidad en el tejido urbano y una congestión del centro. Asimismo, y como contrapartida de este fenómeno, también comenzó a definirse con mayor claridad la opción de los sectores medios y medios-altos por instalarse sobre la franja este de la ciudad, es decir, sobre la costa de la Laguna Setúbal, así como también en el antiguo paraje Guadalupe (paulatinamente integrado como un barrio más de la mancha), con características netamente residenciales.

En relación con la infraestructura, de vital importancia si se tienen en cuenta las particulares condiciones geográficas y territoriales de la ciudad de Santa Fe (su *condición fluvial*, según la perspectiva desarrollada aquí) pueden destacarse el puente carretero que la une por el sur con la ciudad de Santo Tomé (y de allí con las rutas 11 y 19, que conducen a Rosario, Buenos Aires y Córdoba), también inaugurado en 1939, y el Túnel Subfluvial entre Santa Fe y Paraná (o “Uranga - Sylvestre Begnis”, por los gobernadores de Entre Ríos y Santa Fe que asumieron el compromiso de llevar a cabo el proyecto), que comenzó a estar operativo en diciembre de 1969. El Túnel, a su vez, se complementó con la construcción de la nueva RN168 y, en el espacio urbano de Santa Fe, con la construcción de un tramo de la Avenida Circunvalación en el borde sur-este de la ciudad, a la que sumará luego la Autopista Rosario-Santa Fe (1966-1972). Estas obras, además de una notable mejora en las condiciones de acceso, propiciaron la reactivación de importantes sectores de la mancha urbana.

Es indudable que la ciudad de Santa Fe perdió pujanza a partir de la década de 1930, sobre todo con la declinación del modelo agroexportador; lo que condujo, por ejemplo, al declive, obsolescencia y posterior cierre del Puerto de Ultramar. Sin embargo, puede afirmarse que la ciudad conservó las características de un centro de servicios terciarios, así como también su posición estratégica como nudo de comunicaciones

de la región central del país, e incluso como un punto de paso -casi- obligado del Corredor Bioceánico que se concretará en las décadas siguientes, lo que continuó confiriéndole a la ciudad un potencial de notable significación. Cabe señalar, por tanto, que la principal actividad de Santa Fe dejó de descansar sobre la actividad portuaria, cuya decadencia se hizo innegable a partir de la década de 1970, y se vio todavía más acentuada a partir de la desarticulación que el sistema ferroviario sufrió durante la década de las privatizaciones. Así, como se verá con mayor nitidez en la primera sección del capítulo 4, el área ferroportuaria ingresó en un período de desafección, dando paso a una inédita situación de vacancia urbana.

A principios de la década de 1980, punto final del análisis que aquí se realiza, la ciudad de Santa Fe fue testigo de otros dos importantes fenómenos urbanos y naturales: por un lado, de la construcción de una serie de conjuntos de viviendas colectivas de alta densidad a partir del financiamiento del Fondo Nacional de Vivienda (FONAVI), lo que dio origen a partes diferenciadas en la mancha urbana. Por otro, derivada de su *condición fluvial*, Santa Fe sufrió grandes inundaciones entre los años 1982 y 1983, las que no sólo produjeron importantes daños materiales, sino que también pusieron en evidencia la fragilidad de todo el sistema urbano-ambiental, fuertemente interferido por acción antrópica. Como consecuencia del cataclismo hídrico, se produjo la caída del Puente Colgante: una clara metáfora de la declinación experimentada por la ciudad desde aquellos tiempos en el que ese mismo puente había sido inaugurado, allá por 1928.

2. La definición de los Corredores de Expansión Urbana del GSF

2.1. CORREDOR LITORAL DE BORDE

Retomando lo dicho en el capítulo anterior en referencia a la incipiente consolidación de los bordes urbanos de la ciudad de Santa Fe, las infraestructuras viales desarrolladas en el período que concierne a este capítulo tendieron a profundizar aquella suerte de *degradé* socio-espacial entre las riberas este y oeste. Sin lugar a dudas, hacia 1940, el borde este de la ciudad ya representaba el espacio urbano de la modernización y del progreso, tal como se registra en una imagen aérea publicada bajo el título "Vista aero-fotográfica de la zona del puerto, rincón generoso, donde germina la futura grandeza de nuestra urbe"[348] **(Figura 3.6).**

En el marco de las acciones destinadas a impulsar la obra pública en la provincia y, particularmente, en la ciudad de Santa Fe, la gobernación de Manuel Iriondo decidió intervenir los bordes urbanos a través de dos proyectos claramente diferenciados respecto de su vinculación con los frentes fluviales: la prolongación de la **Avenida Costanera "Almirante Brown"** sobre la Laguna Setúbal (1949-1960), y el **Terraplén Yrigoyen y saneamiento de los bañados del Río Salado** (1938-1953). Asimismo, durante la década de 1950 comenzó a idearse la **Avenida de Circunvalación** (o anillo de cierre) para la planta urbana de Santa Fe, en el marco del plan de mejoras de accesos impulsado por la DPV, tanto para la ciudad Capital como para la ciudad de Rosario[349]. No obstante, si bien esta avenida fue proyectada en su totalidad, en este período sólo se concretó el tramo sur (1963-1969).

Por otra parte, observando el crecimiento de la mancha urbana en las fotografías aéreas de los años 1954-1955 (registradas tras la finalización del Terraplén Yrigoyen y durante la construcción de la Avenida Costanera), y las obtenidas entre los años 1973-1974, se verifica el avance de la cuadrícula urbana hacia el oeste del terraplén del FCCA ocupando paulatinamente los terrenos saneados y rellenados del Río Salado **(Figura 3.7).** Al mismo tiempo, en ambos registros fotográficos se observa la consolidación y densificación de la mancha urbana sobre el borde este de la ciudad, entre las vías del Ferrocarril Central Norte Argentino -FCCNA- y el trazado de la

[348] *Síntesis. Revista literaria e informativa*, mayo de 1940, n°1. Santa Fe.

[349] Como se señaló en la sección anterior, la Avenida de Circunvalación de la ciudad de Rosario se proyectó a comienzos de la década de 1940 (Figura 3.3).

Avenida Costanera **(Figura 3.8).** Ahora bien, es preciso señalar que las políticas urbanas de este período, sobre todo en lo que refiere a materia vial y de ordenación del suelo, tendieron a profundizar las diferencias entre un borde valorado y otro denostado; en otras palabras, entre el "frente" y el "contrafrente" de la ciudad de Santa Fe. A continuación, se analizan ambos momentos -Avenida Costanera "Alte Brown"/Terraplén Yrigoyen, y los primeros tramos de la Avenida Circunvalación- en la génesis del CLB durante el período comprendido entre principios de la década del '30 y mediados de la década de 1970, como así también las ideas planteadas sobre el borde oeste en torno a la confección del Plan Regulador para la ciudad de Santa Fe (1947).

2.1.1. Prolongación de la Avenida Costanera y un nuevo "cierre" al oeste: el Terraplén Irigoyen



Tras la consolidación del primer tramo de la Avenida Costanera "Siete Jefes" a partir de la construcción de defensas hídricas en 1928, el Poder Ejecutivo de la Provincia aprobó, ya en 1941, las obras para su prolongación hasta la villa Guadalupe y la construcción de un balneario sobre la Laguna Setúbal, autorizando al Directorio de Parques de la ciudad de Santa Fe a realizar el correspondiente llamado a licitación pública[350]. El proyecto consistía en una avenida de 60 metros de ancho total, con un veredón de 10 metros sobre el borde de la laguna, un jardín central de 25 metros y dos calzadas de 10 metros cada una **(Figura 3.9).** A partir de esta intervención, la ribera este de la ciudad volvía a ser objeto de revalorización y "embellecimiento" urbano, un deseo que quedó evidenciado en algunos de los considerandos de la resolución correspondiente a su aprobación:

> Que siendo la obra proyectada de gran adelanto para el embellecimiento de la zona norte de la Ciudad de Santa Fe, reclamada por la opinión pública, por la que se incorporaría una arteria importante de comunicación hacia uno de los balnearios más populares y preferidos por el público.
> Que el adelanto progresivo de la Ciudad Capital, reclama en la zona norte una vía sobre la ribera que despeje el marco de la misma y facilite el tráfico, mejore las condiciones higiénicas y edilicias y sistematice la ribera, aprovechando las características de la naturaleza[351].

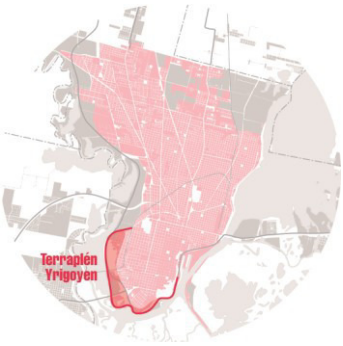
Autorizada la obra, el Poder Ejecutivo de la provincia dejó a cargo de la Municipalidad la construcción de los pavimentos y desagües. Sin embargo, a pesar de estar previsto

[350] *Diario El Orden*, 24/01/1941. La construcción de la avenida costanera hasta Guadalupe transformará gran parte de la ciudad, p. 3; *Diario El Orden*, 29/03/1941. Se llamó a licitación para la construcción de la Av. Costanera y el Balneario de Guadalupe, p. 5.

[351] *Boletín de la Dirección de Obras Públicas de la Provincia de Santa Fe*, 1941. Santa Fe, p. 90.

el inicio de las tareas para el año en curso, el proyecto fue considerado incompleto y poco ajustado, por lo que debió anularse la licitación pública ya realizada[352]. Tras su redefinición, y luego de una serie de disputas presupuestarias, el gobierno provincial asumió la realización de la obra en 1949. Los primeros trabajos correspondieron a la demolición, por parte de la DPV, del estribo y dos pilares del antiguo puente del ex FCSF[353]. Posteriormente, la nueva Avenida Costanera, denominada "Almirante G. Brown", se ejecutó en dos etapas, atravesando un lento proceso de construcción que se extendió hasta su definitiva pavimentación en 1960[354].

**



Por otra parte, si se presta atención a lo acontecido hacia el oeste de la ciudad, a fines de la década de 1920 surgieron las primeras propuestas para ampliar la zona "de ensanche" de la ciudad. Los proyectos presentados entre 1928 y 1932[355] proponían rellenar los terrenos bajos de propiedad municipal ubicados al oeste y al suroeste de la ciudad, teniendo como fundamento el incremento poblacional, el aumento de los alquileres en el área central y la creciente demanda de viviendas (sobre todo, de las clases obreras e industriales)[356], como así también en la constante amenaza que representaban las crecidas del Río Salado[357]. A partir de esta obra, elaborada por el

[352] *Diario El Litoral*, 14/03/1944. La construcción de la Av. Costanera en esta capital, p. 4.

[353] *Diario El Litoral*, 10/03/1949. Fueron volados tres pilares del antiguo puente del ex FCSF, p. 4.

[354] *Diario El Litoral*, 1/06/1960. Se completará la pavimentación de la Av. Costanera, p. 4.

[355] La primera iniciativa fue una propuesta presentada por el senador nacional Armando Antille en 1928. Algunos años más tarde, en 1932, el concejal Antonio Cañete presentó un nuevo proyecto, el cual fue desarrollado por la Dirección de Obras Publicas de la Municipalidad. *Diario El Orden*, 15/09/1928. Se proyecta ampliar la zona de ensanche de la ciudad, p. 3; *Diario Santa Fe*, 4/10/1932. El rellenamiento del Salado será la obra magna de Santa Fe, p. 3; *Diario Santa Fe*, 12-13/11/1932. El rellenamiento y canalización de los bajos del Salado. Aspecto técnico del proyecto del concejal Cañete, p. 5.

[356] "Como índice seguro de lo afirmado podemos anotar el aumento que acusa su población. Así mientras en el año 1914 contaba con sólo 65.769 habitantes, encontramos en 1923 que alcanzaba a 102.536 habitantes y doce años después, en el año 1926 había casi duplicado aquel número, ascendiendo a 114.331, cifra calculada tomando como base el censo municipal de 1923. […] Las tierras quitadas a las aguas formarán las nuevas zonas de ensanche de la ciudad y permitirán también resolver el problema económico-social de la superpoblación a la que hemos aludido, o sea el alza de los alquileres motivada por el mayor valor que adquirieron las propiedades en razón del progreso que alcanzó la ciudad y por la escasez de edificios para responder a la demanda creciente de los mismos. Como en todas partes, ocurre también en Santa Fe que el fenómeno crea dificultades particularmente a la clase no pudiente de la población ya que ella carece de medios para resarcirse de las mayores erogaciones que les son impuestas. Por eso establecemos en nuestro proyecto que las tierras saneadas se destinarán con preferencia de la formación de barrios industriales u obreros". *Diario El Orden*, 15/09/1928. Se proyecta ampliar la zona de ensanche de la ciudad, p. 3.

[357] "Y que es indispensable llevar a cabo ese rellenamiento, lo dice el hecho de que la ciudad en su parte Oeste y Suroeste se ve constantemente amenazada por las aguas que a la menor

Departamento de Obras Públicas de la Municipalidad, comenzó a visibilizarse la idea de una avenida de circunvalación a lo largo de todo el perímetro urbanizado de la ciudad:

> Las obras de rellenamiento comprenderían todos los terrenos que se extienden en la margen izquierda del río, desde el Cementerio Municipal de Barranquitas, hasta el Sureste del barrio Centenario. En toda esta longitud de varios kilómetros, se construiría una avenida de circunvalación que empalmaría con las avenidas 27 de Febrero, Leandro Alem y Siete Jefes de manera que desde el lado Oeste de la necrópolis se podría transitar siempre por la costa hacia Guadalupe, pasando por el Sud del barrio Centenario[358].

Si bien los proyectos elaborados quedaron sin efecto ante la falta de recursos financieros, la iniciativa fue retomada por el gobierno provincial en 1938 durante el mandato de Manuel Iriondo[359]. Esta vez, el plan consistió en el saneamiento de más de 500 hectáreas con el sistema de cierre por "endicamiento", es decir, mediante la construcción de un dique de tierra protegido en el lado adyacente al Río Salado, desde la cabecera del nuevo Puente Carretero a Santo Tomé hasta la cabecera similar del puente del FCSF[360]. Su prolongación hacia el sur de la ciudad, es decir, entre el Puente Carretero y el elevador terminal del puerto, se concretó entre 1948 y 1953[361] **(Figura 3.10),** reforzando la idea de una avenida de circunvalación que comunicara el acceso sur de la ciudad con la zona portuaria:

> Las obras definitivas que se han iniciado, pondrán un dique definitivo a las inundaciones y permitirán incorporar en condiciones útiles vastas extensiones de terreno aptas para la urbanización y para emprender cualquier obra de progreso, además que de acuerdo con lo proyectado, se podrá contar con una importante vía de acceso al Elevador Terminal, ya que el terraplén de contención será utilizado como carretera por donde circulará gran parte del tránsito pesado, desviándolo así de la zona urbana. Dicho camino será de empalme del puente carretero de Santo Tomé con el puerto[362].

creciente desbordan del canal del Salado y se extienden desde el riacho Santa Fe, en el sur, hasta Barranquitas cubriendo algunos centenares de hectáreas en los bajos. Esos desbordes periódicos causan enormes perjuicios a la gente humilde que habita por aquellos parajes, viéndose obligada a abandonar sus modestos hogares y recurrir al gobierno para que les preste socorros". *Diario Santa Fe*, 11/03/1932. El rellenamiento del Salado será la obra de mayor aliento de esta época y de mayores beneficios para el pueblo y la comuna, p. 2.

[358] *Diario El Litoral*, 23/05/1932. El proyecto de rellenamiento de la costa del río Salado. Avenida Circunvalación, p. 3.

[359] *Diario El Orden*, 22/02/1938. Comenzaron las tareas para el rellenamiento del anegadizo del Salado, p. 4.

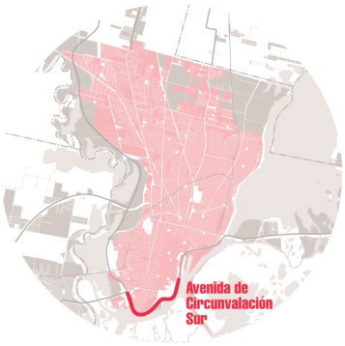
[360] *Síntesis. Revista literaria e informativa*, mayo de 1940, n°1. Santa Fe.

[361] *Diario El Litoral*, 4/08/1949. Adjudicó el gobierno la construcción del muro de contención del río Salado, p. 5; *Diario El Litoral*, 19/09/1953. Presidió el Ministro de Obras Públicas de la Nación la iniciación del rellenamiento del sur, p. 2.

[362] *Diario El Litoral*, 22/05/1950. Una importante obra hidráulica, p. 3.

La concreción definitiva de los terraplenes sobre el suroeste de la ciudad -conocidos en su conjunto como Terraplén Yrigoyen-, en tanto infraestructuras de cierre, de defensa hídrica y de circulación para el tránsito pesado, sentó las bases para futuras intervenciones, donde la traza estuvo siempre destinada a contener la mancha urbana "de espaldas" al Río Salado. Un espacio de la mancha urbana, además, en la que se promovió el asentamiento de las clases populares, "con preferencia de barrios industriales u obreros", es decir, de aquellos que no podían afrontar los costos de alquilar y/o comprar una vivienda en el área central. Como se vio más arriba, todo lo contrario ocurrió al otro lado de la ciudad.

2.1.2. Primeros tramos de la Avenida de Circunvalación de Santa Fe



Durante la década de 1950, mientras se concretaban las obras de la Avenida Costanera "Almirante Brown", se firmó un convenio entre la DNV y la DPV con el objetivo de llevar a la práctica la idea de una avenida de circunvalación para la ciudad de Santa Fe. Entre los fundamentos del proyecto, como así también en la opinión pública recogida en los artículos de la prensa local, emergía aquella imagen "moderna" construida en torno a las autopistas:

> Múltiples factores concurren para que nuestra ciudad capital disponga de esta vía de tránsito que, de acuerdo con las normas modernas no se limita a un par de calzadas para el transito rápido y otras para el lento y pesado, sino que configura un todo orgánico, que incluye cruces a distintos niveles, obras de parque complementarias, playas de estacionamiento, sendas para peatones, secciones deportivas y para recreación, es decir, una solución urbanística general. Cuando una avenida de este tipo esté en pleno uso y su tránsito perfectamente orientado, el recorrido kilómetro-hora de los vehículos alcanzará cifras interesantísimas que evitan las consiguientes congestiones, clasifican los desplazamiento con grandes beneficios generales, ahorro de tiempo y desgaste de vehículos, menor consumo de lubricantes y combustibles, y a la vez descartan la necesidad de numerosos agentes de tránsito, permitiendo eliminar en gran medida los accidentes, como consecuencia del uso de los cruces a distintos niveles. Tal lo que sostiene Vialidad Nacional, por intermedio de su Departamento de Acceso a las Grandes Ciudades, que cuenta para su labor con técnicos idóneos altamente especializados[363].

El proyecto completo de la Avenida de Circunvalación contemplaba distintas secciones a ser concretadas en dos etapas. La primera de ellas consistía en el trazado de dos secciones: la sur, extendida desde la intersección con la RN11, a pocos metros al oeste del control de Boca del Tigre, hacia el sur, bordeando el Barrio Centenario hasta empalmar con el terraplén existente y en dirección a la entrada del elevador terminal del puerto; y la sección este, desde calle San Luis, empalmando con las

[363] *Diario El Litoral*, 27/12/1962. Se trabaja ya para la futura avenida de circunvalación, p. 7.

avenidas 27 de Febrero y Alem (ambas a ser reconstruidas) hasta llegar al Parque Oroño y empalmar con las rampas de acceso al nuevo puente sobre la Laguna Setúbal. La segunda etapa se concretaría también a partir de la construcción de dos secciones: la oeste, desde la intersección con la RN11 hacia el norte, atravesando los bajos del Salado hasta llegar a la altura del Barrio Las Flores; y la sección norte, girando hacia el este hasta llegar a Guadalupe y empalmar con la Avenida Costanera "Almirante Brown"[364]. De esta manera, la Avenida de Circunvalación quedaba planteada como un anillo de cierre a la planta urbana de la ciudad de Santa Fe **(Figura 3.11).**

Los estudios para la construcción de la primera etapa fueron retomados en 1960 por una comisión especial integrada por representantes de la DNV, la DPV y la Municipalidad de Santa Fe, al mismo tiempo en el que se presentaba el anteproyecto del nuevo puente sobre la Laguna Setúbal, conocido más tarde como Puente Viaducto Nicasio Oroño. Las primeras definiciones apuntaron a la consolidación del tramo sur de la avenida, a ser extendida entre el acceso a la ciudad de Santa Fe por la RN11, desde el Puente Carretero sobre el Río Salado, hasta empalmar con la Avenida 27 de Febrero en su intersección con la calle Juan de Garay. De acuerdo a lo informado por las autoridades del 7º Distrito de Vialidad Nacional, la avenida a proyectar no se materializaría en una simple "calle ancha", destinada para el tránsito pesado o ligero, sino que sería ideada como un "…parque alargado, algo semejante a lo que es la Avenida General Paz que rodea a la Capital Federal"[365]. A principios del año siguiente, la DNV informó acerca de los avances vinculados a las tareas de levantamientos planimétricos y planos de afectación de propiedades, estas últimas a ser expropiadas mediante la correspondiente ley provincial. Por otro lado, la comisión especial encargada del proyecto sugirió a la Municipalidad de Santa Fe la elaboración de un plan de acción tendiente a organizar las circulaciones de la zona adyacente a la avenida, como así también el diseño de medidas urbanísticas relacionadas con las líneas de edificación a fin de mejorar las perspectivas de la nueva arteria[366].

El primer paso, tendiente a la concreción de la obra, fue la licitación de los dos puentes a alto nivel incluidos en la primera sección de la avenida extendida a lo largo de 4.569 metros. El primero de ellos sobre calle 3 de Febrero, frente al Parque Manuel Belgrano -más conocido como "Parque del Sur"-, para permitir el acceso al elevador terminal de

[364] *Ibíd.*

[365] *Diario El Litoral*, 9/05/1960. Reactivan estudios para construir el tramo sur de la avenida de circunvalación de esta capital, p. 4.

[366] *Diario El Litoral*, 24/02/1961. Sobre detalles de la avenida de circunvalación firman un acuerdo, p. 4.

granos en la zona del puerto; el segundo sobre la RN11, en el tramo del terraplén de acceso al Puente Carretero Santa Fe-Santo Tomé. Ambos puentes, de características similares, quedarían emplazados a 4,30 m. por encima de las calzadas existentes[367]. Luego de algunas demoras, recién a principios de 1963 se iniciaron las obras para la construcción de los puentes[368] y, unos meses más tarde, la DNV licitó la ejecución completa de la sección sur, a ser financiada con fondos provinciales. El proyecto de la futura vía consistía en dos calzadas centrales de 7,50 m. cada una, y separadas por un cantero de 3 m. de ancho; a su vez, se establecía la construcción de dos calzadas laterales de 7 m., en paralelo a las anteriores, para el servicio de las veredas frentistas y el tránsito local y, finalmente, dos senderos para peatones y ciclistas de 2 m. de ancho[369]. Por otra parte, en la curva sur frente al Barrio Centenario, el trazado de la avenida requería el relleno de los terrenos adyacentes al viejo terraplén, otorgado mayores niveles de seguridad hídrica a la población ribereña de aquel sector urbano. No obstante, los trabajos de dragado y "refulado" no se iniciaron sino hasta 1967, por lo que la gran crecida del año anterior afectó, indefectiblemente, a los vecinos de dicha zona[370]. Finalmente, la habilitación del primer tramo de la Avenida Circunvalación se concretó dos años después, hacia fines de 1969[371] **(Figura 3.12).**

La continuidad de la Avenida Circunvalación hasta el nuevo puente sobre la Laguna Setúbal (segunda sección de la primera etapa) consistía en la remodelación de las avenidas 27 de Febrero y Leandro Alem. Ambas vías bordeaban la zona portuaria y absorbían gran parte del tránsito pesado de la ciudad, siendo el paso obligado para los vehículos de carga que entraban y salían por la RN168, así como también para aquellos que transitaban por la RN11 con destino a Entre Ríos[372]. La situación del creciente tránsito sobre estas arterias se agravó durante la década de 1960, en el marco de la reactivación de las actividades portuarias, dando lugar a un excesivo hacinamiento de camiones y camiones-tanques en las proximidades de la Avenida

[367] *Diario El Litoral,* 6/09/1961. Se licitaron las primeras obras para la Av. Circunvalación, p. 4.

[368] *Diario El Litora*l, 21/02/1963. Las obras de arte y accesorios de la avenida de circunvalación se ejecutan con ritmo acelerado, p. 4.

[369] *Diario El Litora*l, 8/08/1963. Se ha licitado la construcción del primer tramo, de 4.569 metros, de la avenida circunvalación, p. 4.

[370] *Diario El Litora*l, 5/01/1967. Están trabajando dos dragas en el refulado de los terrenos para la avenida de circunvalación, p. 4.

[371] *Diario El Litora*l, 5/07/1969. La habilitación del primer tramo de la avenida de circunvalación y urgencia de su prolongación, p. 4.

[372] *Diario El Litora*l, 13/07/1960. El ensanche de Av. Alem resulta necesario para el racional desplazamiento del tránsito, p. 4.

Alem[373]. Tras concretarse la primera sección de la Circunvalación, en 1969, la DNV presentó dos proyectos para su continuación hasta el puente sobre la Setúbal. En el primero de ellos se planteó la construcción de un terraplén de 7 metros de altura entre las calles Juan de Garay y Tucumán, iniciativa que fue inmediatamente objetada por las autoridades portuarias, ferroviarias y por los responsables de la planta de Celulosa Moldeada S.A., instalada sobre los terrenos portuarios. En su reemplazo, el segundo proyecto propuso la construcción de un viaducto sobreelevado, de características similares a los puentes de acceso al Viaducto Oroño, y el diseño de un parque con playas de estacionamiento en los espacios liberados debajo de la nueva traza[374]. El entusiasmo en torno a la construcción de "modernas y elegantes" autopistas seguía firme en el ámbito local, sobre todo a partir de la incorporación de la nueva vía elevada y la consecuente transformación de la mancha urbana hacia el este de la ciudad, cuyas características serían "realmente excepcionales":

> El reemplazo del terraplén por un viaducto con una elevación de siete metros a nivel de la actual calzada, acordará a toda la zona características realmente excepcionales, no solo por su conformación moderna y elegante, sino porque permitirá parquisar los espacios inferiores y adaptar buena parte del área para el estacionamiento de automotores y no aislará la zona portuaria del resto de la ciudad. La materialización del proyecto, prevista en sus comienzos para el año próximo, significará la alteración total de la fisonomía del parque Alberdi y la plaza Colón, cuyos actuales espacios serán cruzados por calles y senderos de acceso a la vía principal[375] **(Figura 3.13).**

En razón de la situación política y económica que atravesó el país durante la década de 1970, el proyecto para la continuación de la Avenida Circunvalación hasta el Puente Oroño se redujo tan sólo a obras de pavimentación y mejorado de las calzadas, al tiempo que también debió postergarse el ensanche de la RN168 en el tramo comprendido entre la Vuelta del Paraguayo, en la desembocadura este del Puente Oroño, hasta el barrio de La Guardia, en la intersección de la RN168 con la RP1[376]. Respecto de la concreción de la segunda etapa de la Avenida de Circunvalación, si bien se habían iniciado los estudios preliminares para su trazado norte y oeste[377], la obra quedó postergada por varias décadas, ya que su construcción definitiva sólo se llevaría a cabo en la década de 1990.

[373] *Diario El Litoral*, 28/03/1962. Hay que dar una solución al problema que crea el estacionamiento de camiones en avenida Alem, p. 5.

[374] *Diario El Litoral*, 1/03/1971. Con un viaducto se reemplazaría el terraplén en la segunda parte de la avenida circunvalación, p. 4.

[375] *Diario El Litoral*, 2/01/1972. Perfiles monumentales asume el nuevo trazado de una parte de la avenida circunvalación, p. 5.

[376] *Diario El Litoral*, 10/2/1976. Se alejan las perspectivas de una pronta realización de las obras en avenida Alem, p. 3; *Diario El Litoral*, 17/04/1978. Pavimentación de avenida Alem, p. 4.

[377] *Diario El Litoral*, 22/07/1963. Prosiguen los trabajos previos para iniciar la avenida de circunvalación, p. 4.

2.1.3. Un borde de servicios para Santa Fe

Casi 20 años más tarde de la publicación del primer plan urbano, en 1947 se presentó el Plan Regulador de la ciudad de Santa Fe por intermedio del Instituto Argentino de Urbanismo y el arquitecto y urbanista Miguel Roca. Nuevamente, y con mayor énfasis, la zonificación y separación de actividades constituyó el criterio fundamental en el plan de ordenación funcional, donde los terrenos baldíos ganados a los bañados del Río Salado volvieron a ser considerados ventajosos para la localización de la zona industrial. Así, la caracterización periférica del borde oeste y la incompatibilidad de los usos allí proyectados respecto del resto de las actividades urbanas, reforzaron la imagen denostada de la ribera occidental:

> La zona industrial quedará en esa ubicación lo suficientemente próxima a la ciudad como para poder servirla sin inútiles estorbos, y lo bastaste bien colocada como para no contaminar el aire que respiran sus habitantes [...] Ha de prohibirse en la zona industrial todo edificio destinado a habitación, salvo el caso bien justificado de residencia para el personal cuya presencia sea imprescindible en el establecimiento fuera de las horas normales de trabajo[378].

Entre las preocupaciones del plan, los problemas urbanos causados por el entramado de las vías ferroviarias ocuparon un lugar central en la propuesta. Con el objetivo de liberar la planta urbana de esa "intricada ramazón", de esa "tela de araña perniciosa y fatal", se planteó el emplazamiento de la estación central en la zona oeste sobre los terrenos ganados a los bañados del Río Salado. La connotación negativa que recibió nuevamente el borde oeste quedó manifestada en la voluntad por convertir en bellas avenidas las zonas que hasta el momento ocupaban las líneas férreas, y en modernos parques y jardines los lugares ocupados por las estaciones; al tiempo que el espacio destinado a la nueva localización se mantiene alejada de los preceptos defendidos en el plan en cuanto a la higiene, el confort, la belleza y la seguridad social:

> Por otro lado, esta región tiene la ventaja de estar estrechamente unida a la futura zona fabril de la ciudad, permitiendo servir sus industrias con cortos ramales férreos que no provocan ninguna interrupción de tránsito, con el agregado que los vientos dominantes llevan miasmas, emanaciones y las humaredas de trenes y talleres, hacia zonas que no pueden perjudicarse[379].

Como se verá en el próximo capítulo, la idea de concretar un borde de servicio al oeste de la planta urbana volverá a ser planteada en los años '80.

[378] ROCA, Miguel C. (1947). *Plan Reguiador de la ciudad de Santa Fe*. Buenos Aires, Instituto Argentino de Urbanismo, p. 137.

[379] *Ibíc*, p. 99.

2.2. CORREDOR LITORAL ESTE

Tras el desmantelamiento y el cierre definitivo del Puerto de Colastiné, en 1926, año en el que colapsa el segundo puente ferroviario construido sobre la Laguna Setúbal, la habilitación al tránsito vial sobre el Puente Colgante, en 1928, inauguró un nuevo período en la movilidad territorial del CLE. En efecto, al mismo tiempo que culminaban las obras sobre este nuevo puente, se completó el "Camino de la Costa" desde el extremo este del Colgante hasta el poblado de San José del Rincón, concretándose de este modo la continuidad vial entre aquella villa litoral y la ciudad de Santa Fe[380]. Inicialmente designado como camino de jurisdicción nacional, el Camino de la Costa integró la RN 168, vía que se extendía entre Santa Fe y Helvecia; más tarde, su jurisdicción quedó a cargo de la DPV pasando a conformar la RP1. Al mismo tiempo, aquel camino nacional incluía también el tramo desde el paraje La Guardia hasta el servicio de balsas dispuesto sobre el Río Colastiné para el cruce a la ciudad de Paraná, bifurcación que todavía mantiene su designación como RN168. En la **figura 3.14** se indica este cambio de jurisdicción.

Durante los "gloriosos" años de la vialidad nacional, más precisamente, entre 1932 y 1946, los caminos que integraban el CLE quedaron excluidos de los planes destinados al sistema troncal de caminos nacionales. Las primeras intervenciones, conseguidas luego de insistentes reclamos y la elevación de diversos petitorios por parte de la comunidad local, consistieron en la pavimentación del **Camino de la Costa - RP1 "Teófilo Madrejón"** (1944-1954), en la construcción y pavimentación del **camino de acceso al Río Colastiné** (1941) y, más tarde, en la prolongación de este último hasta el Río Paraná (1952). Sin embargo, el CLE -fundamentalmente, en el tramo de la RN168- asumirá un rol central en el marco de los gobiernos desarrollistas de Sylvestre Begnis y Aldo Tessio, durante la década de 1960, a través de la concreción del **puente y viaducto "Nicasio Oroño"** sobre la Laguna Setúbal (1968-1971), de la **transformación del primer tramo de la RN168 en autovía** (1971-1973 y 1978-1979), del **Puente sobre el Río Colastiné** (1959-1967), y del **Túnel Subfluvial** (1961-1969). En los parágrafos siguientes, se ofrece un análisis detallado del desarrollo de estas

[380] Un relato de la época alude a este tramo como "el nuevo y serpenteante terraplén" hacia la "pintoresca villa": "Quién cruza el puente colgante, que sobre la Laguna Setúbal tiende su complicada y profusa red metálica, camino andando hacia la vieja y pintoresca villa de San José del Rincón, el viajero recibe la impresión de que nuevos horizontes -ajenos al traqueteo bullicioso y febril de la ciudad- se abren ante su vista, amplísimos y serenos, sólo comparables a la inmensidad azulada que allá en la línea del infinito se percibe […] Estamos en ruta. El nuevo y serpenteante terraplén, en una blanca línea caprichosa y curva, va marcando entre los montecitos de 'catay', 'canutillos' y 'varillas', que se extienden a su vera, la ruta que ha de aproximarnos al objetivo del viaje […] Luego, tras muchas vueltas, en las que el auto ha hecho milagros de equilibrio para conservar la 'línea', entre montes de naranjos, espolvoreados por el oro de sus frutos, emerge la villa de San José del Rincón". *Diario El Orden*, 27/06/1928. Por tierras de Rincón. Apuntes de nuestro corresponsal viajero, p. 2.

obras junto a los procesos de expansión urbana experimentados durante este período a largo del CLE.

2.2.1. El Camino de la Costa - RP1 "Teófilo Madrejón"



De acuerdo al cuarto Censo General de la Nación de 1947, el CLE experimentó un fuerte descenso de la población respecto de los datos registrados en el censo anterior. De 2.979 habitantes en 1914 (1.845 radicados en San José del Rincón y 1.134 en Colastiné), descendió a 1.162 habitantes en 1947 (977 en San José del Rincón y 185 en Colastiné). Estos datos quedan reflejados en el relevamiento fotogramétrico del Instituto Geográfico Nacional realizado entre los años 1954 y 1955, donde puede observarse un escaso crecimiento del trazado urbano del pueblo de San José del Rincón **(Figura 3.15).** En este sentido, Gisela Rausch[381] señala que, entre 1912 y 1959, la periferia este santafesina ingresó en un proceso gradual de marginación respecto de las dinámicas de la ciudad central (Santa Fe), luego del traslado del puerto y la desafectación del ramal a Colastiné del Ferrocarril Santa Fe a las Colonias. No obstante, desde la década de 1960 el CLE experimentará un crecimiento que se sostendrá durante la segunda mitad del siglo XX. Los censos nacionales de 1960 y 1970, en efecto, registraron un importante aumento poblacional (de 1.307 a 2.367 habitantes), aunque la zona aún no alcanzaba a superar su máximo período de esplendor, ya que la cantidad de pobladores registrados en 1887, 1895 y 1914 había sido, respectivamente, de 2.460, 2.734 y 2.979.

Ahora bien, el crecimiento de la mancha urbana registrado hacia la década de 1960, lejos de concentrarse en el trazado urbano del pueblo de San José del Rincón (principal núcleo urbano del CLE), fue adquiriendo un patrón discontinuo a lo largo del camino pavimentado de la Costa -fundamentalmente, a partir de la instalación de casas de fin de semana-[382], y sobre la RN168, a partir de la formación de nuevos enclaves -como los parajes de La Guardia y Colastiné Sur- **(Figuras 3.16 y 3.17).** Pero

[381] Cfr. RAUSCH, Gisela (2012). *Territorialidad en la periferia urbana…Op.cit.*

[382] Al respecto, Gisela Rausch señala: "Sin embargo, y más allá de la centralidad que las periferias urbanas han ido cobrando en las dos últimas décadas, pueden encontrarse en la propia historia del área, elementos que explican esta preferencia por parte de un sector de la población por vivir en la costa. Los alrededores de San José del Rincón durante la segunda mitad del siglo XX comenzaron a ser ocupados incipientemente por casas de fin de semana y hacia la década del setenta la zona ya aparecía en la prensa local promocionada como lugar de veraneo familiar. La estrecha relación entre esta memoria de la casa quinta -en muchos casos de los abuelos- y la búsqueda de seguridad que aqueja a un sector de la sociedad ha sido constituyente en gran parte de un imaginario sobre la vida en la costa que propició un terreno sólido para los negocios inmobiliarios y el éxito del modelo de ocupación en medio de visibles dificultades". RAUSCH, Gisela (2012). *Territorialidad en la periferia urbana…Op.cit.,* pp. 19-20.

la característica más interesante para considerar este incipiente proceso de urbanización refiere al carácter turístico, recreativo y de descanso que, lentamente, irá asumiendo el CLE en el ámbito del GSF. Al respecto, los tres relatos que se transcriben a continuación dan cuenta de la consolidación de esta particular condición ya desde mediados de la década de 1950:

> Villa veraniega por excelencia en la actualidad, es sin embargo uno de los pueblos más viejos de la provincia, que a pesar de la riqueza de su suelo y de lo exuberante de su vegetación ha permanecido estacionaria a lo largo de muchos años, pobre y sin otro aumento de población que el eminentemente vegetativo [...] Como villa veraniega y lugar preferido de fin de semana ofrece atractivos singulares. Su proximidad con la ciudad de Santa Fe, sus ríos y arroyos que serpentean sus costas de tropical vegetación, sus playas pintorescas y muy concurridas y su gente humilde, pero dentro de su humildad, generosos y hospitalarios, Rincón conserva aún, viejas y saludables costumbres, que en esta hora de materialismo enfermizo se van perdiendo casi por completo[383].

> Eran tantos y tan buenos los comentarios sobre esta ruta [RP1], que en oportunidad de nuestra última visita a Santa Fe y a pesar de carecer el tiempo suficiente, nos decidimos a recorrerla palmo a palmo. No fuimos defraudados, ha sido un espléndido y agradable paseo por esta carretera que es nueva, de doble mano, con muy pocas curvas y peraltadas. Como el tráfico no es muy intenso esto la hace propicia para los amantes de meterle "pata", pero eso sí, "mucho ojo", hay numerosos y variados animales sueltos a todo lo largo del camino. Durante todo el trayecto gozamos de hermosos panoramas, magnificas arboledas, extensas y bien cuidadas quintas y pintorescas escuelitas rurales, cruzamos con sus escolares en todas partes [...] Una vez en la ruta, atravesamos varios puentes angostos y recorridos 8 km. encontramos un destacamento de la policía caminera. Allí el camino se bifurca, seguimos por la izquierda y entramos en la ruta N°168 [RP1], en adelante estaremos bordeando siempre la margen izquierda del Río San Javier. A los 14 Km. el pueblito de San José de Rincón, muy pintoresco y con un balneario concurridísimo durante los meses de estío, (estación YPF, únicamente nafta común y aceite). De aquí continuamos hasta el arroyo Leyes, lugar renombrado por la pesca y favorito para las excursiones y picnics (33 km.). A los 40 km. hostería y bar sobre la mano izquierda. 4 km. más adelante un puente natural construido por dos gigantescos ombúes, cuyos años se desconocen y se han perdido en la memoria de los lugareños [la descripción del recorrido continúa por los pueblos de Santa Rosa, Cayastá y Helvecia...] El viaje ha terminado, los comentarios coincidieron unánimemente, ha sido un hermoso paseo[384].

> Las posibilidades turísticas de la zona costera santafesina -nos referimos cuando hablamos de la zona de la Costa a todo cuanto constituye el delta lacustre comprendido entre San Javier y San José del Rincón- están confirmándose a través de la predilección que le brindan las localidades circunvecinas de nuestra provincia que semanalmente buscan descanso y tranquilidad mental en la zona [...] Desde el punto de vista de la presencia foránea en esos lugares no cabe hablar del hecho nuevo, puesto que el descubrimiento de la naturaleza con todos sus atributos, llámense éstos fauna, flora, riachos, lagunas y cursos de agua que tienen el espejismo de una quietud arrebatadora porque están inmersos en la sinuosidad de sus meandros bordados de verde, le corresponde a quienes domingo tras domingo se apartan del itinerario cotidiano de los grandes centros urbanos e inician la excursión

[383] *Revista Santa Fe*, junio de 1955, n°2, pp. 27-28.

[384] *Revista Parabrisas*, septiembre de 1965, n°58, pp. IV-VI.

plena de sugerencias donde pueda descansar el espíritu[385].

En 1932, a partir de la sanción de la Ley Provincial N° 2.303, destinada a la adhesión de la Provincia de Santa Fe a la Ayuda Federal para obras de pavimentación por parte de la DNV, el Camino de la Costa fue incluido en el marco de la planificación vial nacional. Sin embargo, la obra quedó relegada respecto de la importancia que asumieron las rutas troncales del país, postergándose su construcción hasta mediados de la década siguiente, lo que produjo cierto disgusto en el medio local[386]. En efecto, los reclamos ante la DNV para su mejoramiento y conservación por parte de los habitantes de la costa se intensificaban, fundamentalmente, cada vez que el camino se volvía intransitable en épocas de crecidas y de fuertes precipitaciones. Tras reiterados petitorios, en 1938, Vialidad Nacional anunció un reajuste en el plan de obras nacionales y una partida presupuestaria para la construcción del camino[387]; no obstante, la obra no llegó siquiera a ser adjudicada. La tercera promesa llegaría en 1944, junto con la aprobación de una nueva licitación[388]; esta vez, si bien se iniciaron los trabajos, diversos motivos derivaron en la suspensión de las obras hacia fines del mismo año. Una década más tarde, en 1954, tras un lento y discontinuo proceso de construcción[389], se concluyó el tramo hasta localidad de Santa Rosa de Calchines. En 1958, tras la sanción de la Ley Orgánica N°4908, a partir de la cual se creó la DPV como organismo autárquico, el "Camino de la Costa" pasó a integrar la red provincial de caminos, escindida, en términos jurisdiccionales, de la RN168. Renombrada como RP1 "Teófilo Madrejón"[390], de acuerdo a la nueva normativa de clasificación de caminos, su pavimentación llegó hasta la localidad de Helvecia recién cinco años más

[385] *Revista La Costa*, junio de 1974, p. 16.

[386] El descontento ante la promesa incumplida por parte de la DNV quedó manifestado en la prensa local: "Conviene tener en cuenta que el camino de referencia es de alta importancia, tanto que la Dirección de Vialidad lo hacía figurar en el plan primario de las obras a realizar; pero una cosa es prometer y otra hacer […] Quizás este punto de vista no les interese mayormente a quienes gobiernan desde la opulenta ciudad de Buenos Aires, pero la unidad moral de la República debe manifestarse en todos los ambientes". *Diario El Litoral*, 7/11/1935. El camino de la costa, p. 3.

[387] *Diario El Orden*, 29/07/1938. 900.000 pesos se destinarán para la construcción del camino de la costa, p. 6.

[388] *Diario El Litoral*, 12/04/1944. El camino de la costa costará $ 3.724.857.86, p. 4.

[389] *Diario El Orden*, 23/08/1945. Procédese con demasiada lentitud en la pavimentación de la Ruta 168, p. 2; *Diario El Orden*, 27/04/1950. La Ruta 168, p. 8.

[390] En 1977, el ejecutivo provincial oficializó el nombre completo, RP1 "Teófilo Madrejón", en homenaje al periodista y poeta santafesino Antonio Leonhart, quien bajo ese seudónimo participó activamente en la campaña pública por la pavimentación del Camino de la Costa durante las décadas de 1940 y 1950.

tarde, en 1963[391], y hasta Reconquista, donde culmina los 313 km. de su trazado, hacia finales de la década de 1970[392].

2.2.2. La Ruta Nacional 168 y la conexión con la Mesopotamia

El camino de acceso al Río Colastiné

El trazado de la actual RN168 tiene su origen en la bifurcación establecida sobre el Camino de la Costa, tramo Santa Fe-San José de Rincón, a la altura del paraje La Guardia, hacia el atracadero de balsas instalado sobre la margen oeste del Río Colastiné[393]. Si bien ya desde 1929 funcionaba un servicio regular de balsa automóvil entre las ciudades de Santa Fe y Paraná (ubicado en cercanías del Puerto de Santa Fe)[394] **(Figura 3.18),** en 1936 comenzó a discutirse la posibilidad de reducir el tiempo y la distancia de los viajes realizados por aquellas embarcaciones que atravesaban el Río Paraná[395]. Cuatro años más tarde, a principios de 1940, se presentó el proyecto de construcción de los caminos necesarios para el nuevo servicio de balsas; uno de 4 km. desde calle Laprida hasta el Puerto Bajada Grande, en la ciudad de Paraná, y otro de 3,5 km. entre la ruta 168 y el Puerto de Colastiné, en la jurisdicción de Santa Fe. El proyecto proponía la construcción de un atracadero de balsas en cada puerto, y una serie de obras anexas a ser ejecutadas por la Dirección General de Navegación y Puertos en el marco de la Ley Nacional de Vialidad N° 12.625 - art.2[396] **(Figura 3.19)**[397].



[391] *Diario El Litoral*, 2/09/1963. La próxima terminación del camino de la costa se festejó en Helvecia con una concentración, p. 4.

[392] *Diario El Litoral*, 6/09/1977. Adjudican la pavimentación de un tramo de la ruta n°1, p. 3.

[393] Con el objetivo de lograr la unidad de las rutas viales en el territorio nacional, el Estado (a través de la Dirección General de Navegación y Puertos y de la Administración General de Vialidad Nacional) instaló el servicio de balsas automóvil en distintos puntos del país. Sobre el Río Paraná, se habilitaron cinco cruces: Zárate-Puerto Constanza, Puerto San Martín-Victoria, Santa Fe-Paraná, Reconquista-Goya y Barranqueras-Corrientes. *Diario El Orden*, 27/11/1946. Incorporación de balsas en las rutas del país, p. 3.

[394] *Diario El Orden*, 3/03/1929. Realizó su primer viaje la balsa automóvil, p.2.

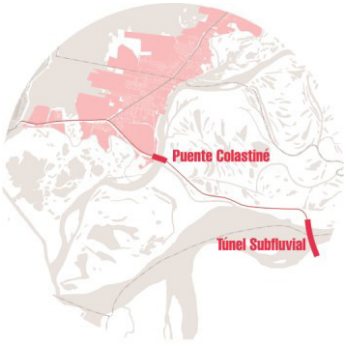
[395] *Diario El Litoral*, 5/10/1936. El camino a Colastiné y los servicios de la Balsa, p.4.

[396] *Diario El Litoral*, 10/07/1940. El atracadero de balsas en el Colastiné, p.3.

[397] Entre los fundamentos del proyecto, se estimaba una reducción del tiempo de navegación, de 2 horas a 45 minutos, acortando la distancia vía fluvial de 26 a 10 km. hasta el atracadero de Colastiné. Posteriormente, con la pavimentación del camino sobre las islas en dirección a la ciudad de Paraná, la reducción llegaría a 5 km.

En 1941 se inició la construcción del camino de acceso al Río Colastiné (lo que dio origen a la RN168 “B”) desde el terraplén del camino a San José del Rincón, a partir del levantamiento de terraplenes de 9 m. de alto sobre terrenos anegadizos, lagunas y zanjones[398]; y en 1952 se completó la ruta a través de un camino pavimentado de 8,5 km. de longitud sobre las islas Timbó y Berduc, construcción a cargo de la DNV[399]. En definitiva, el cruce completo implicaba dos instancias fluviales a través de balsas: sobre el Río Colastiné (a bordo de una balsa a maroma) y sobre el Río Paraná. La construcción del camino de acceso al Río Colastiné, en la década de 1940, y su extensión hasta el Río Paraná, algunos años más tarde, anticiparon la posterior materialización de la conexión vehicular entre las ciudades de Santa Fe y Paraná. Una vinculación que superó ambos cursos fluviales a través de un puente sobre el Río Colastiné y del Túnel Subfluvial.

El puente sobre el Río Colastiné y el Túnel Subfluvial en el Río Paraná



Al tiempo que la conexión con la Mesopotamia se convertía en una problemática central para la integración del territorio nacional, el sistema de balsas resultaba un medio cada vez más anticuado e inviable en términos económicos. En efecto, lo que en un principio representaba para los automovilistas un placentero paseo por el río, hacia la década del ‘60 se había convertido en un viaje lento y fastidioso, tal como ha quedado expresado en algunas publicaciones de la época[400]. Ante esa situación, y en el marco de los impulsos que recibió el sistema vial nacional con la implementación del modelo desarrollista durante la década de 1960, el CLE experimentará un período de gran transformación a partir de las obras dirigidas a reconfigurar el trazado de la RN168, convirtiéndola en autovía. Entre las nuevas infraestructuras proyectadas, el

[398] *Diario El Litoral*, 3/04/1942. El camino de acceso al futuro atracadero de las balsas en Colastiné, p.5.

[399] *Diario El Litoral*, 12/09/1952. Realízanse activamente las obras de vinculación entre Santa Fe y Paraná, p.2.

[400] “¡Pruebe su suerte! Intente cruzar de Santa Fe a Paraná. Con fortuna los inconvenientes no serán tantos, de lo contrario nunca podrá saber a ciencia cierta cuándo llega al otro lado. Saliendo de Santa Fe, haga sus planes ¡propóngase horarios! ¡calcule! Basta señor, ¡ha llegado a Colastiné! Esa interminable cola de camiones, automóviles, camionetas, etc. que divisa, le dice a las claras lo que le espera. No importa, que su optimismo no decaiga; si es que no hay niebla, viento o rotura de las balsas, al cabo de varias horas de espera, puede existir la posibilidad de que logre embarcarse; esto está condicionado a la cantidad de vehículos que aguarden antes”. *Revista Parabrisas*, noviembre de 1965, n°60, p. VI.

“El servicio de balsas -casi obsoleto- que une ambas capitales se inauguró en 1929. Un 1929 con 350.000 automóviles recorriendo todo el país […] Pasan casi 30 años. Llega 1966. Algo se ha hecho, pero las balsas siguen derivando, atascando, entorpeciendo; y el parque automotor del país, de aquellos 350.000 automotores crece por sobre el 1.600.000”. *Revista Tiempo*, febrero de 1967, n°4 **(Figura 3.20).**

puente sobre el Río Colastiné y el Túnel Subfluvial, bajo el lecho del Río Paraná, materializaron un viejo anhelo planteado a principios del siglo XX[401]. En 1959, un periódico de la prensa local anunciaba la construcción de un puente de 500 metros de extensión sobre el Río Colastiné, proyectado y licitado por la DNV, y adjudicado a la Compañía General de Construcciones de Buenos Aires[402]. Hacia finales del mismo año, la obra se encontraba en pleno desarrollo, aunque su continuidad a través del Río Paraná aún no estaba definida[403]. Finalmente, luego de más de 7 años de trabajo, tras una serie de inconvenientes técnicos detectados en la fundación de los cilindros de sostén, de diversos imprevistos climáticos (dos crecidas extraordinarias durante la década de 1960), y luego de las demoras experimentadas en la construcción de 2.300 metros de terraplenes de acceso distribuidos en ambas cabeceras (1500 metros del lado de Colastiné y 800 metros en la isla Berduc), en 1967 se anunció la culminación de las obras[404].

Dos años más tarde, en diciembre de 1969, también quedó inaugurado y habilitado al tránsito el Túnel Subfluvial "Hernandarias"[405], tramo central del sistema vial Santa Fe-Paraná **(Figura 3.21).** La iniciativa para la construcción de una vinculación carretera entre ambas capitales se remonta muy lejos en el tiempo, pero su proyecto más importante se inició en el año 1952, de la mano de los ingenieros Carlos Laucher y Ernesto Altgelt (luego de algunas tentativas realizadas en la década anterior[406]) siendo declarado como una obra de interés nacional en 1956 mediante el Decreto N° 7122 del Poder Ejecutivo Nacional. Ese mismo año se efectuó una licitación internacional por intermedio del MOP, quedando sin efecto dicho proceso licitatorio debido al rechazo de las ofertas presentadas. Ante la falta de concreción por parte del gobierno

[401] La posibilidad de construir un túnel o puente entre las ciudades de Santa Fe y Paraná fue planteada en 1911, mediante un proyecto presentada al Congreso Nacional.

[402] *Diario El Litoral*, 18/03/1959. Tendrá 500 metros de extensión y costará casi 60 millones de pesos el puente sobre el Colastiné, p. 4.

[403] "Este puente sobre el río Colastiné ha sido por mucho tiempo una aspiración que, ya en plena ejecución, impulsa a santafesinos y entrerrianos, muy especialmente, a luchar para que se haga realidad la obra que permita superar el Paraná, sea ella un túnel o un puente, según lo que aconseje la ciencia y la técnica". *Diario El Litoral*, 29/12/1959. La construcción del puente sobre el río Colastiné progresa con ritmo sostenido, p. 4.

[404] *Diario El Litoral*, 21/01/1967. Luego de siete años de labor y tras solucionar inconvenientes imprevistos, terminan un puente, p. 3.

[405] *Diario El Litoral*, 13/12/1969. Fue inaugurado el túnel Hernandarias, p.1.; *Diario El Litoral*,14/12/1969. El túnel fue librado al servicio público, p.1.

[406] La decisión de construir un túnel subfluvial en lugar de un puente fue el resultado de un conflicto político-jurisdiccional. Luego de la presentación de sucesivos proyectos de puentes invalidados por el Ejecutivo Nacional, las provincias optaron por utilizar el lecho del Río Paraná perteneciente a su jurisdicción, con el objetivo de lograr cierta autonomía respecto del dominio de jurisdicción nacional sobre el espacio aéreo.

nacional, en 1960, los gobernadores de Entre Ríos y Santa Fe, Raúl Uranga y Carlos Sylvestre Begnis, suscribieron un tratado interprovincial para la construcción de un túnel carretero subfluvial de acuerdo al anteproyecto presentado por Laucher y Altgelt; una iniciativa ampliamente celebrada en el ámbito local, sobre todo ante la centralidad que solía asumir Buenos Aires en los procesos de toma de decisión[407].

En 1961, se firmó el contrato para el proyecto y la ejecución de la obra con un consorcio integrado por tres empresas de distintos países: Hochtief AA (Alemania), Vianini SPA (Italia) y Sailav S.A. (Argentina), adoptándose el sistema de peaje por 30 años. Los trabajos de dragado se iniciaron al año siguiente; no obstante, hacia mediados de 1963, la obra quedó paralizada por inconvenientes de financiación y fue retomada veinte meses más tarde luego de un préstamo del Poder Ejecutivo Nacional. A partir de allí, los trabajos continuaron a buen ritmo hasta su inauguración, a mediados de diciembre de 1969. El Túnel Subfluvial se localizó a 20 m. de profundidad, bajo el lecho del Río Paraná; tiene una longitud de 2.700 m., estando compuesto por 37 tubos de hormigón prefabricado (10,80 m. de diámetro exterior y 0,50 m. de espesor), llegando a 3.385 m. si se incluyen los accesos. Las obras complementarias (sede administrativa, peajes, torres de ventilación, usinas) fueron proyectadas por la oficina del arquitecto Mario Roberto Álvarez, por lo que el carácter artístico de su intervención paisajística se combinó con la complejidad de una obra con tecnologías de industrialización pesada[408]. A lo largo de la década de 1960, durante el período de su construcción, y luego de ser inaugurado, el Túnel ha sido objeto de múltiples reconocimientos, tanto por parte del propio Estado como por parte del público en general. Camila Costa ha analizado recientemente las diversas expresiones que exhiben ese reconocimiento mediante estampillas, tarjetas postales, reseñas turísticas y expresiones artísticas y fotográficas; representaciones que dan

[407] "…admiración hacia quienes la historia tendrá que reconocerles el tremendo coraje de haber desafiado la indiferencia ultrajante de la Nación en su vertical gesto federalista, que es algo así como poner de pie a las provincias…". *Revista Tiempo*, diciembre de 1967, n°19, p. 30.

"Debe recordarse que cuando los gobiernos de Santa Fe y Entre Ríos resolvieron encarar la unión de la Mesopotamia al continente no hallaron ni siquiera opinión, encontraron vacío absoluto en todos los órdenes. Paraná y Santa Fe están muy lejos de la Avenida General Paz y los hombres que opinan desde los grandes estrados muy pocas veces tienen la vista suficiente para ver lo que conviene al país, que vive y trabaja más allá de esa frontera artificial que ellos levantan cada vez más, sin pensar que es solamente el límite de un municipio". *Revista La Nota Santafesina,* diciembre de 1964, n°8, p. 6.

[408] Cfr. MÜLLER, Luis, SHMIDT, Claudia y PARERA, Cecilia (2018). Túnel Subfluvial Hernandarias entre Santa Fe y Paraná. En L. Müller, C. Shmidt y C. Parera (Eds.), *Arquitectura, Tecnología y Proyecto: obras públicas e ınfraestructura urbana y territorial en Argentina (1955-1971).* Santa Fe, Argentina: Universidad Nacional del Litoral.

cuenta del valor agregado que el Túnel adquirió más allá de la conexión vial entre el Litoral y la Mesopotamia[409].

El Puente y Viaducto "Nicasio Oroño" sobre la Laguna Setúbal



Hacia mediados del siglo XX, la intensificación del tránsito desde la ciudad de Santa Fe hacia la RN168, tanto en el tramo correspondiente al Camino de la Costa como a la bifurcación hacia la ciudad de Paraná, comenzó a experimentar serias dificultades en el cruce de la Laguna Setúbal a través del Puente Colgante. En efecto, la estructura de este puente, inaugurado a fines de la década del '20, no había sido diseñada para resistir las cargas y las velocidades que se registraban en la década de 1950, sobre todo con motivo del crecimiento del parque automotor y de los avances técnicos aplicados a la industria automotriz. Ante esta situación la DNV, por intermedio del 7º Distrito, presentó en el año 1960 el anteproyecto para la construcción de un nuevo puente carretero con accesos elevados sobre La Setúbal, a ser emplazado 90 metros aguas abajo del Puente Colgante[410]. A partir de esta obra, se pretendía asegurar una vía rápida de acceso a la ciudad capital teniendo en cuenta, además de las deficiencias mencionadas en el antiguo puente, la intensificación de tránsito que se daría a partir de la construcción del Túnel Subfluvial Santa Fe-Paraná[411] **(Figura 3.22).**

La licitación y adjudicación del nuevo puente se realizó en 1967, ante la urgencia de la DNV de complementar el sistema de intercomunicación vial que se impulsaría con la inauguración del Túnel, iniciándose los trabajos en febrero de 1968[412]. Durante la

[409] Cfr. COSTA, Camila (2018). Estado, tecnología y sociedad en las infraestructuras que atraviesan el río Paraná (Argentina) en la segunda mitad del siglo XX. *Registros, 14* (1), 141-157.

[410] En referencia a la ubicación del nuevo puente carretero, se planteó la conveniencia de utilizar los pilares pertenecientes al antiguo puente ferroviario cuya cabecera se encontraba 1.200 metros hacia el norte del Colgante. No obstante, la idea fue desestimada por los técnicos encargados del proyecto; por un lado, debido a los costos y dificultades que demandaría su readecuación y, por otra parte, porque implicaría la ejecución de obras complementarias de terraplenes y caminos pavimentados para empalmar con la ruta 168. La conveniencia del sitio elegido se justificó a partir del ancho reducido que allí cubre la corriente de agua y en función de la rápida accesibilidad desde las avenidas Alem, Siete Jefes y Bulevar Gálvez.

[411] *Diario El Litoral*, 25/05/1960. Un nuevo puente sobre la Setúbal proyecta Vialidad Nacional, p. 5; *Diario El Litoral*, 4/10/1960. Fue decidida la construcción de un nuevo y moderno puente sobre la Laguna Setúbal, p. 5.

[412] En el ámbito local se extendió la crítica acerca del desfasaje temporal en la concreción de las obras que integraban el mismo sistema vial. Mientras el gobierno provincial ultimaba detalles para la habilitación de la autopista Santa Fe-Rosario y del Túnel Subfluvial, el gobierno nacional iniciaba, tardíamente, las gestiones para la construcción del puente sobre la Setúbal: "Un año, pues, o pocos meses más, nos separan de la puesta en vigencia de dos obras colosales. Y entre tanto, no estará habilitado el puente que recién comienza a construir Vialidad Nacional en reemplazo del ya obsoleto y peligroso colgante de Obras Sanitarias. No estará concluido -se

etapa constructiva, el sistema técnico aplicado fue motivo de curiosidad y aclamación; el mismo consistía en la construcción por tramos voladizos de 3,11 m. cada uno desde ambas márgenes hacia su parte media, una técnica novedosa utilizada por primera vez en el país. La habilitación del puente se concretó a principios de 1971[413], y ocho meses más tarde se concluyeron las obras complementarias, los sistemas de accesos y las articulaciones de ambas cabeceras[414]. La importancia que asumió su habilitación, en tanto pieza fundamental de un sistema integral de obras viales (algunas ya inauguradas, otras en construcción y algunas pendientes), deja entrever el impulso que recibió la infraestructura vial, y más precisamente los accesos a las grandes ciudades, en plena etapa del desarrollismo nacional.

> Si se tiene en cuenta que esta obra forma parte de un complejo vial, en gran parte en proceso de construcción, podrá medirse cabalmente su importancia. El ensanche de la ruta 168, que tendrá dos manos hasta la Guardia, con sus puentes adecuados a la nueva medida, el nuevo ancho que se le dará a la mano única que comunica La Guardia con el puente sobre el Río Colastiné y la nueva sección de la avenida circunvalación a construirse siguiendo el actual trazado de las avenidas 27 de Febrero y Leandro N. Alem, forman un todo orgánico de extraordinario valor. Es de esperar que los anuncios del ministro Gordillo fijen plazos razonables, para que Santa Fe pueda contar en el próximo quinquenio con su avenida de circunvalación completa, que incluye los tramos del oeste y del norte, integrando de esta manera un sistema con esa otra realización de magnitud que es la autopista Santa Fe-Rosario[415].

Autovía RN168: tramo puente Oroño-Intercambiador RP1



Desde el 7° Distrito de Vialidad Nacional se anunció, en 1966, la reconstrucción completa de la RN168, ya que la misma había resultado seriamente dañada en la mayor parte de su extensión tras la fuerte crecida del Río Paraná. La obra anunciada consistía en la transformación del camino existente en una autovía de dos calzadas con cantero central, desde la salida del nuevo puente a ser construido sobre la Laguna Setúbal (puente y viaducto Oroño) hasta el acceso al Túnel Subfluvial[416]. No obstante,

dice- hasta el año 1970. Y lo que se gane en celeridad con el túnel, o con la autopista, se perderá lamentablemente en colas interminables de camiones, automóviles y ómnibus, ante el atascado puente romántico de la Setúbal". *Revista Tiempo*, septiembre de 1968, n°32.

[413] *Diario El litoral*, 14/01/1971. Libran al servicio el puente Setúbal, p. 1.

[414] *Diario El Litoral*, 25/09/1971. Trascendente significado de la habilitación de los sistemas de acceso al puente "Setúbal", p. 4.

[415] *Ibíd.*

[416] *Diario El Litoral*, 5/10/1966. Se construirá un camino contiguo a la actual ruta 168, la que se transformaría en autopista, p. 4. En la misma nota periodística se informa la continuidad de las obras correspondientes a la avenida circunvalación de Santa Fe en la zona circundante al Parque Manuel Belgrano, al tiempo que se anuncia la próxima terminación de los puentes a alto nivel de calle 3 de Febrero y el ubicado en las inmediaciones del Tiro Federal Argentino.

dos años más tarde se manifestó la necesidad de ampliar los puentes aliviadores que salvaban los pequeños cursos de agua y las cañadas existentes a lo largo de la ruta. La diferencia entre el ancho de los mismos (6 metros) y el ancho de la nueva calzada (7,30 metros) daría como resultado un serio inconveniente a partir del incremento en el tránsito vehicular que producirá la habilitación del Túnel Subfluvial entre Santa Fe y Paraná[417]. Ante este problema, y junto a la necesidad de lograr un mejor escurrimiento de las aguas, se decidió comenzar por el ensanche y la construcción de una serie de puentes aliviadores en el tramo comprendido entre el puente Oroño y el paraje La Guardia[418]. Concluidos estos nuevos puentes aliviadores en 1973, los mismos quedaron sin embargo desarticulados durante algunos años[419], hasta el definitivo ensanche de este primer tramo de la RN168, entre 1978-1979[420]. La primera sección de la autovía se construyó desde la cabecera este del puente Oroño, y la segunda desde el extremo inconcluso hasta el intercambiador con la RP1 **(Figura 3.23).**

2.3. CORREDOR LITORAL SUR

Tras el incipiente proceso de formación de un núcleo urbano en torno a las estaciones ferroviarias y al puerto de El Paso-Santo Tomé, ya detallado en el capítulo anterior, el CLS experimentó un fuerte impulso vinculado al trazado de nuevas conexiones regionales. En el marco de la primera etapa de construcción de caminos pavimentados en el territorio nacional, las manchas urbanas de los pueblos de Santo Tomé y Sauce Viejo comenzaron a transformarse a partir de la puesta en funcionamiento de la **RN11** (1929-1932), extendida en forma paralela a las vías del FCSF a Rosario. Al mismo tiempo, en tanto eslabón central del trazado de esta ruta nacional, se construyó un nuevo **puente carretero sobre el Río Salado** (1937-1939) (todavía operativo al día de hoy) en reemplazo del antiguo puente de hierro levadizo de siete tramos unidos por un terraplén. Por otra parte, el viejo camino que unía la ciudad de Santa Fe con la ciudad de Córdoba y el oeste del país, a través de “El Paso”, se convirtió en la actual **RN19** (1935-1942), desde su intersección con la RN11, al sur del núcleo urbano de Santo Tomé, hasta la localidad de San Francisco, en la provincia de Córdoba. En

[417] *Diario El Litoral*, 12/03/1968. A principios de abril comenzarán las obras de repavimentación total de la ruta nacional 168, p. 3.

[418] *Diario El Litoral*, 27/08/1971. Se inició el ensanche de cinco puentes y la construcción de otros tres en la ruta n°168, p. 4.

[419] *Diario El Litoral,* 21/01/1973. No habría continuidad entre los puentes de la ruta N°168 y sus correspondientes terraplenes, p. 4.

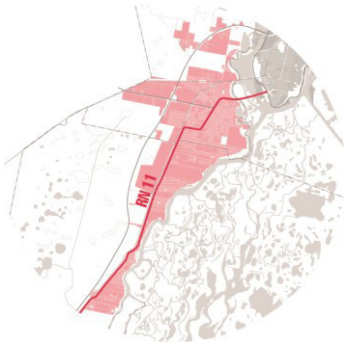
[420] *Diario El Litoral*, 23/01/1979. La habilitación de una calzada de la nueva ruta S.Fe-La Guardia, p. 4.

función de estas nuevas infraestructuras, puede observarse cómo el crecimiento de la mancha urbana de Santo Tomé se expandió hacia el sur en torno al trazado de la RN11, alejándose, paulatinamente, de las estaciones ferroviarias. Por su parte, el pueblo de Sauce Viejo mantenía la fisonomía de su trazado inicial frente a la estación ferroviaria que impulsó su origen **(Figura 3.24).** En las décadas siguientes, la última infraestructura de este período corresponde a la construcción de la **Autopista Rosario-Santa Fe** (1966-1972), pieza central de un renovado sistema vial que comunica las provincias de Buenos Aires, Santa Fe y Entre Ríos; o, en términos regionales, la Pampa, el Litoral y la Mesopotamia.

Hacia mediados del siglo XX, el CLS aún no experimentaba cambios significativos en su densidad poblacional. De 2.432 habitantes registrados en el Censo Nacional de 1914, pasó a 4.446 habitantes (de los cuales 164 correspondían al poblado de Sauce Viejo) de acuerdo a los datos censales de 1947. No obstante, es a partir de la década de 1950 cuando se verifican una serie de profundas transformaciones demográficas que determinaron el crecimiento futuro del CLS. De acuerdo a los datos obtenidos en el Censo Nacional de 1960, la población de Santo Tomé llegó a 17.400 habitantes (cuatro veces más que en 1947) y a 23.572 habitantes según el Censo Nacional de 1970. Respecto de Sauce Viejo, si bien en 1960 aún no había experimentado cambios significativos (se registraron tan sólo 197 habitantes), el Censo de 1970 revela un importante incremento poblacional, llegando a 813 habitantes; cifra que, cómo se verá en el próximo capítulo, no sólo se triplicará en 1980, sino que iniciará un sendero de crecimiento que llevará a la localidad a alcanzar los 8.123 habitantes en el año 2010. Como puede observarse en las fotografías aéreas de la **figura 3.25**, la mancha urbana siguió extendiéndose hacia el suroeste en torno a la RN11, verificándose un incipiente proceso de urbanización donde el eje de aquella ruta troncal se convertirá, más tarde, en la centralidad dominante de la planta urbana de Santo Tomé. Esta misma condición central se extendió hacia la localidad de Sauce Viejo, donde puede observarse, hacia la década de 1970, el trazado de nuevos loteos en la franja comprendida entre la RN11 y el Río Coronda **(Figura 3.26).**

Ahora bien, es preciso señalar que este desarrollo urbano registrado en la década de 1960 se desplegó en el marco de las políticas desarrollistas que, precisamente, se materializaron de un modo particular en el CLS respecto de los demás corredores del GSF. En efecto, las conexiones que propiciaban las rutas nacionales 11 y 19, fundamentalmente con los centros productivos del sur (Rosario y Buenos Aires) y del oeste (Córdoba) del país, impulsaron la radicación de diversos talleres e industrias en las localidades de Santo Tomé y Sauce Viejo. En este marco de incipiente industrialización, especial atención recibe aquí el desarrollo de la industria automotriz a través de la radicación de las empresas DKW y FIAT en la jurisdicción de Sauce Viejo, en un periodo que se extiende entre 1959 y 1981.

2.3.1. RN11: columna vertebral del litoral fluvial argentino



La RN11, eje central en la conformación del CLS y el CIN-Recreo, fue una de las primeras rutas proyectadas y pavimentadas de la provincia de Santa Fe, y la primera del GSF. Su origen se remonta al año 1927, cuando el Poder Ejecutivo sanciona la Ley Provincial Nº 2.157 destinada a la construcción de "calzadas endurecidas". Entre los tramos previstos, como ya se ha mencionado antes, la ley incluía los caminos extendidos entre las ciudades de Rosario y Santa Fe, así como también entre las ciudades de Santa Fe y San Justo, con una longitud aproximada de 170 km. y 100 km. respectivamente[421]. Tras la creación de las Comisiones de Estudio, en 1928, y la Sección de Inspección de las obras de la mencionada ley, en 1930 se inició la pavimentación de ambos tramos, en una tarea que estuvo a cargo de la Dirección de Obras Públicas, Tierra y Geodesia de la provincia de Santa Fe[422]. A mediados de 1932 se habilitaron los tramos comprendidos entre Rosario y Oliveros, Barrancas y Arocena, Desvío Matilde y Santa Fe, con un total de 81 kilómetros de extensión correspondiente al camino entre Rosario y Santa Fe. Respecto del camino Santa Fe-San Justo, el pavimento había pasado el pueblo de estación Videla, ubicada a unos 80 km. al norte de la ciudad capital[423]. En el marco de estos trazados, también se construyó el puente carretero sobre el Río Salado entre las ciudades de Santa Fe y Santo Tomé, cuyos vaivenes y particularidades se esbozan más abajo.

En 1932, luego de la sanción de la Ley de Vialidad N° 11.658 y la subdivisión del territorio nacional en VIII regiones para la numeración de rutas nacionales, los caminos pavimentados Rosario-Santa Fe y Santa Fe-San Justo comenzaron a formar parte del trazado de la RN11. Esta ruta constituía uno de los grandes itinerarios nacionales en sentido norte-sur, cuyo trazado oficial comienza en Rosario y se extiende hasta la localidad formoseña de Clorinda y su puerto adyacente sobre el Río Pilcomayo, frente a la capital de la República del Paraguay. Sin embargo, completado el camino pavimentado entre Rosario y San Justo, quedaba aún pendiente su continuación hacia el límite norte del país; una tarea que resultaba imperiosa. En efecto, las razones que indicaban la necesidad de la rápida ejecución de las obras de pavimentación referían a la situación de aislamiento en la que se encontraba el norte de la región Litoral respecto de la ciudad de Buenos Aires y de los centros de intercambio más

[421] Vale recordar que los otros tramos incluidos en la Ley 2.157 correspondían a los caminos: Santa Fe-Rafaela (100 km.), Rosario-Cañada de Gómez (72 km.), Rosario-Casilda (58 km.) y Rosario-Villa Constitución (50 km.).

[422] *Revista del Puerto de Santa Fe*, agosto de 1929, n°36. Se va a iniciar la pavimentación de la carretera Rosario-Santa Fe, p. 20.

[423] *Diario El Litoral*, 2/09/1932. El pavimento construido en esta Provincia hasta el 20 de Agosto de 1932, p. 3.

importantes de la Argentina[424]. Asimismo, la limitación presupuestaria que imponía la Ley Nacional de Vialidad incentivó la agrupación de delegados de diversas instituciones representativas de las provincias y de los territorios que se beneficiarían con el trazado de la ruta. A partir de dicha asociación, se creó la Junta Ejecutiva permanente Pro Pavimentación de la Ruta 11 (San Justo-Clorinda) en el marco del Congreso Regional Vial de 1938, un evento celebrado en la ciudad de Resistencia[425]. El objetivo allí planteado consistía en la reforma de la ley 11.658 con el fin de aumentar los fondos destinados a construir las grandes rutas nacionales, entre ellas, la completa pavimentación de la RN11.

Un año más tarde, en 1933, a partir de la sanción de la Ley 12.625 (modificatoria de la anterior), se incluyó la pavimentación de la RN11 en un plan planteado para los siguientes 15 años (1934-1949), que luego fue ampliado hasta 1954. En ese marco, en el año 1943, las obras se encontraban en pleno desarrollo en el tramo comprendido entra San Justo y Resistencia[426]; sin embargo, los registros periodísticos revelan las demoras en su completamiento hacia 1950[427]. En el marco del plan vial 1959-1969, luego de algunos años de estancamiento en la concreción de obras camineras a nivel nacional, se licitó el último tramo de la RN11 entre Reconquista y el Río Pilcomayo, con una extensión total de 464 kilómetros. En el discurso pronunciado por el gobernador de Santa Fe, Carlos Sylvestre Begnis, se evidenció el descontento por parte de las autoridades provinciales ante la incapacidad constructiva de la Nación en la ejecución la RN11, la cual llevaba más de 30 años desde su comienzo en Rosario y apenas había llegado a la mitad de su trayecto[428]. Nuevamente, las palabras del gobernador santafesino apuntaron hacia la descentralización de las decisiones estratégicas para el desarrollo del país respecto de Buenos Aires; esta vez, a partir de un nuevo tratado en la concreción de "vías de comunicación longitudinales y transversales":

> En Buenos Aires se centraliza la producción y es, a la vez, el centro de distribución de la misma. El tabaco, el arroz, la yerba mate, todo, va a Buenos Aires para ser redistribuido desde allí. Tenemos que crear las vías transversales y longitudinales que ahorren ese paso costoso y que signifique al mismo tiempo la desaparición de los intermediarios que son los que encarecen los productos

[424] *Diario El Litoral*, 18/12/1940. La pavimentación de la Ruta Once, p. 3.

[425] Entre los interesados en la pavimentación de la RN11 (de los que surgieron las Comisiones filiales en las ciudades de Buenos Aires, Santa Fe, Resistencia, Reconquista, Formosa y Villa Ocampo) se encontraban representantes del *Touring* Club Paraguayo, con sede en Asunción, quienes aspiraban a consolidar la comunicación y el intercambio entre ambos países. *Diario El Litoral*, 27/06/1939. Las gestiones pro pavimentación de la ruta 11, p. 3.

[426] *Diario El Litoral*, 29/08/1943. Se trabaja activamente en la pavimentación de la Ruta 11, p. 3.

[427] *Diario El Litoral*, 4/10/1950. Celébrase mañana el "Día del Camino" con la inauguración de obras en la ruta 11, p. 3.

[428] *Diario El Litoral*, 20/02/1960. Se anunció la licitación del último tramo de la ruta N°11, p. 2.

> y dificultan el progreso. Por eso creo que es auspicioso que se haga un nuevo tratado de las vías de comunicación. Debemos crear vías longitudinales y transversales[429].

Finalmente, tras cuatro décadas de idas y vueltas, de marchas y contramarchas, en 1968, la RN11 quedó totalmente pavimentada y habilitada al tránsito es sus 1.013 kilómetros de extensión, desde la ciudad de Rosario hasta el límite con Paraguay en Puerto Pilcomayo, Clorinda. En el marco de ese importante acontecimiento, la crónica periodística local alude a un hecho que reedita, varios siglos después, algunas de las reflexiones que habrían llevado a aquel "visionario" que fue Juan de Garay a decidir el emplazamiento original de Santa Fe, resaltando la ubicación estratégica de la ciudad como un "nudo de comunicaciones" dentro del trazado de la RN11. Una posición que se vería reforzada con la inminente finalización del Túnel Subfluvial, el que no sólo mejoraría de manera notable la conexión del litoral con las provincias que conforman la región mesopotámica, sino que también materializaría el "sueño de la interconexión vial de los países del cono sur de América"; en particular, de Argentina Uruguay y Brasil.

> La ubicación de nuestra ciudad, dentro del trazado de la ruta 11, la muestra una vez más, como ya fuera definida anteriormente, es decir como el centro de comunicaciones de mayor importancia de la zona, importancia ésta que se incrementará notablemente con la ya muy próxima finalización del túnel subfluvial a Paraná, que enlazará Santa Fe y el resto del país, en forma permanente, con las provincias que conforman la Mesopotamia y también permitirá una vez concluidos allí los caminos en construcción, la comunicación permanente y fácil con Uruguay y Brasil, haciéndose posible a través de nuestra ciudad, la integración real del sueño de la interconexión vial de los países del cono sur de nuestra América. Y he de aquí que nos encontramos, como ya lo vieron visionariamente nuestros antepasados, que la vieja ciudad de Garay será el centro, el nudo, de esta interconexión[430] **(Figura 3.27).**

Retomando el tramo de la RN11 en el que se despliega el CLS, es decir, el camino extendido entre las ciudades de Santa Fe y Rosario, cabe señalar que hacia la década de 1960 comenzaron a evidenciarse los deterioros ocasionados por el aumento del tránsito vehicular, fundamentalmente vinculado al transporte de cargas pesadas. Un titular de la revista *Parabrisas* se refiere a aquel camino pavimentado como "una ruta 'hamacada'", para describir el estado en el que se encontraba esta vital arteria de la provincia de Santa Fe en proceso de decadencia por la acción de los años[431]. Ante esta situación, las primeras explicaciones que ofreció la DNV apuntaron a señalar que dicho camino se había construido en un momento en el que los coches, los camiones

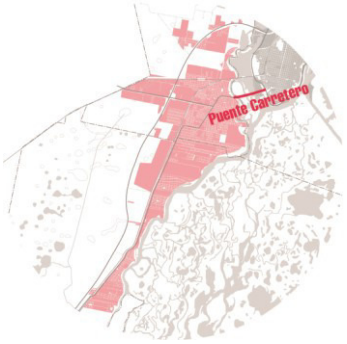
[429] *Ibíd.*

[430] *Diario El Litoral,* 25/09/1968. La Ruta Nacional 11 llega con su pavimento a la frontera con el Paraguay, tras recorrer 1.013 Km., p. 5.

[431] *Revista Parabrisas,* agosto de 1964, n°45. Rosario-Santa Fe. Una ruta "hamacada", pp. 49-51.

y la intensidad del tránsito eran completamente diferentes, y que las transformaciones experimentadas entre las décadas de 1930 y 1960 quedaban evidenciadas en las cifras. En efecto, según un informe de tránsito realizado por la DPV, se registraban por aquellos años unos 375 vehículos por hora en el tramo Santo Tomé-San Lorenzo, y un promedio de 464 en el trayecto Gobernador Gálvez-Arroyo Medio[432]. A pesar de los trabajos de repavimentación y ampliación del ancho de las calzadas, su reemplazo por una autopista paralela se presentaba como una necesidad casi imperiosa.

El Puente Carretero entre Santa Fe y Santo Tomé sobre el Río Salado



Tras un largo período de continuos reclamos en torno a la reparación del antiguo puente sobre el Río Salado, hacia mediados de la década de 1930 la DNV anunció, por primera vez, la construcción de un nuevo puente sobre el trazado de la carretera Rosario-Santa Fe. En efecto, la creciente experimentada por el río en el año 1935 marcaría un punto de inflexión en las gestiones tendientes a buscar una solución definitiva respecto de la infructuosa comunicación entre las ciudades de Santa Fe y Santo Tomé. Con ese fin, luego del desmoronamiento de los estribos ubicados en el quinto tramo del viejo puente metálico, se conformó la Comisión Pro-Trazado del Nuevo Puente sobre el Río Salado[433], a partir de cuyas peticiones la DNV se inclinó a favor de la ejecución de una obra definitiva que superase los retoques parciales a los terraplenes o la simple construcción de calzadas sobre los mismos[434]. En función de este anuncio, no tardaron en hacerse visible las expectativas generadas a nivel regional, más allá de las ciudades cabeceras. En una asamblea vecinal convocada por la comuna de Santo Tomé y por la Comisión Pro-Trazado para tratar la ubicación de la nueva traza, participaron representantes de las comisiones de fomento y municipalidades del sur y del oeste de la provincia de Santa Fe, entre las que se destacaban las localidades de San Lorenzo, Piamonte, Saa Pereyra, San Carlos Centro, Monje, Sastre, San Agustín, Rigby, Gálvez, Loma Alta, Gessler, Carcaraña, entre otras[435].

[432] *Revista Parabrisas,* agosto de 1965, n°57. Arroyo del Medio-Santa Fe, en autopista, pp. VIII-IX.

[433] *Revista Santo Tomé*, agosto de 1937, número único. Nuevo puente sobre el río Salado. Comisión Pro Trazado Puente, pp. 13-16.

[434] *Diario El Litoral*, 7/12/1934. Las obras del camino a Santo Tomé, p. 4; Diario El Litoral, 18/01/1935. El puente carretero sobre el Salado, p. 3.

[435] *Diario El Orden*, 6/05/1935. El nuevo puente debe ser construido de acuerdo a las necesidades de esta zona, fue lo convenido, p. 2.

Dos años después de aquel primer anuncio, período en el que se verifica un alto grado de desconfianza por parte de las autoridades locales y provinciales respecto de la efectiva concreción de la obra con fondos nacionales[436], en 1936 arribó a la ciudad de Santa Fe una comisión de técnicos de la DNV a fin de estudiar la ubicación de los estribos del nuevo puente[437]. Hacia fines de ese mismo año, luego de atravesar el proceso correspondiente de licitación pública, la obra fue adjudicada a la empresa Gruen y Bilfinger S.A. de Buenos Aires[438] y, algunos meses más tarde, fueron presentados los planos definitivos del puente junto a los detalles técnicos de las obras complementarias de urbanización que habrían de realizarse en los terrenos ganados a los bañados del Salado[439].

El proyecto aprobado consistía de 58 tramos de 20 m. de luz cada uno en viga Gerber, dos arcos atirantados parabólicos de 80 metros de luz cada uno (uno sobre el Río Salado y otro sobre el Río Vado), y una luz total de 1.320 metros. A través de la nueva infraestructura, se proponía mejorar las condiciones hidráulicas del bajo al ofrecer un mayor perfil de escurrimiento respecto de las aberturas de los puentes existentes, ya que sumaban un ancho libre total de 640 m. Al mismo tiempo, el puente proyectado implicaba una serie de trabajos complementarios dirigidos a rectificar, ensanchar y elevar los terraplenes de acceso, así como también a construir nuevos muros de contención[440]. Ubicada 50 metros hacia el sur del viejo puente metálico **(Figura 3.28),** la nueva calzada presentaba un ancho de 9 m. para el tránsito exclusivo de vehículos y dos veredas laterales de 1.50 m. para peatones, alcanzando un ancho total de 12 m. Mientras el proyecto y los estudios preparatorios de la licitación estuvieron a cargo de la DNV, el llamado a licitación pública fue realizado por la Dirección de Obras Públicas de la provincia de Santa Fe. Los fondos invertidos provenían, en su mayor parte, de la provincia (en concepto de Ayuda Federal), y los restantes del fondo provincial. Los trabajos se iniciaron a mediados del año 1937, fijándose un plazo de 24 meses para su terminación. Cumplido el plazo estimado, el nuevo puente carretero quedó habilitado en julio de 1939 **(Figura 3.29).**

A tan sólo dos años de su habilitación, el nuevo puente representaba uno de los puntos más transitados de la provincia de Santa Fe junto al puente Molino Blanco, el cual se

[436] *Diario El Litora*l, 4/01/1936. Los planos relativos al puente Santo Tomé, p. 3.

[437] *Diario El Orden*, 16/02/1936. Estudiarán el nuevo puente, p. 5.

[438] *Diario El Orden*, 13/12/1936. Se dará comienzo a la construcción de una gran obra. El puente a Santo Tomé: Una realidad, p. 3.

[439] *Diario El Orden*, 10/03/1937. Fueron presentados los planos del puente, p. 5.

[440] Cfr. KINDEL, Erwin (1939). *El nuevo puente sobre el Río Salado entre Santo Tomé y Santa Fe.* Buenos Aires, Argentina: Gruen y Bilfinger Soc. de Resp. Ltda.

encontraba emplazado en la salida de Rosario hacia Buenos Aires. Los resultados del censo anual de tránsito, realizado sistemáticamente por la DNV en los caminos pavimentados de todo el país, arrojó un promedio diario de 1.297 vehículos en 1940 y de 1.698 en 1941 para el puente Santa Fe-Santo Tomé; mientras que en el puente Molino Blanco se registró un promedio de 2.003 vehículos en 1940 y de 2.117 en 1941. Si se comparan ambos resultados, el nuevo puente sobre el Río Salado experimentó un incremento del 30% en su volumen de tránsito diario en tan sólo un año[441]. En efecto, la utilidad del puente creció exponencialmente a lo largo de las décadas siguientes, al tiempo que comenzó a advertirse su inminente obsolescencia ante el incesante aumento de la movilidad de cargas interprovinciales e internacionales[442].

2.3.2. Autopista Rosario-Santa Fe



En contraposición a la repavimentación de la RN11, la opinión de los técnicos viales intercedió a favor de la construcción de una nueva autopista. Tras la elaboración del proyecto, en marzo de 1965 el directorio de la DPV aprobó el llamado a licitación para la construcción del primer tramo de la autopista Santa Fe-Rosario-Arroyo del Medio, comprendido entre la RN19, en la ciudad de Santo Tomé, y la Avenida de Circunvalación de la ciudad de Rosario, con una extensión total de 146 km[443]. De acuerdo a los fundamentos del proyecto presentados por la DPV[444], la nueva autopista consistía en una vía de comunicación paralela a la RN11 destinada a mejorar la vinculación entre las dos ciudades principales de la provincia de Santa Fe. Al mismo tiempo, la autopista permitiría enlazar, hacia el sur, con la RN9 en la provincia de Buenos Aires, sirviendo de conexión con la Capital Federal y el sureste del país; y, hacia el norte, con la región mesopotámica junto a la proyectada habilitación del Túnel Subfluvial. En la prensa gráfica de la época, una mención especial recibió la obra en la *Revista Carreteras*, en donde se vinculó el proyecto de la autopista con el espíritu de "desarrollo y progreso" de Sarmiento, "el gran civilizador de la Argentina":

[441] *Diario El Litoral*, 31/01/1942. El puente de más tránsito de la provincia es el de Santo Tomé, p. 5.

[442] En la década de 1970, la crónica periodística refleja los continuos inconvenientes que se producen en su trayecto. *Diario El Litoral,* 20/02/1976. Riesgo de aislamiento por falta de puentes a S. Tomé, p. 4.

[443] DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD (1965). Autopista Rosario-Santa Fe-Arroyo del Medio. *Revista de la Dirección Provincial de Vialidad*, (2), 82-83.

[444] DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD (1965). *Legajo de Obra: Autopista Santa Fe-Rosario-Arroyo del Medio. Tramo: Santa Fe-Rosario*. Santa Fe, Argentina: Ministerio de Obras Públicas. Gobierno de Santa Fe.

> Esta obra tiene un doble y profundo significado. Por un lado, da solución a una crítica situación en las comunicaciones entre la capital de la provincia y la principal ciudad de ese Estado, así como abre las posibilidades de una intercomunicación más expedita y económica entre la Provincia y la Capital Federal y canaliza el tránsito de y hacia el Norte del país y la Mesopotamia. Por otro, marca una etapa fundamental en la historia de la Vialidad Argentina: representa la incorporación de un medio moderno, de gran aliento, en los sistemas viales provinciales. Aún más, esta autopista es el fruto de una auspiciosa evolución en la mentalidad nacional, en esta materia, como también lo es el proyecto de la Autovía La Plata-Buenos Aires encarado por la provincia de ese mismo nombre. Podría afirmarse que estas obras habrían merecido la más profunda afirmación y el más enfático apoyo de Sarmiento, el gran civilizador de la Argentina, porque ellas son eficaces instrumentos del desarrollo y el progreso general[445].

Las características de su diseño geométrico respondieron a las exigencias mínimas compatibles con este tipo de obras, previéndose una velocidad directriz de 120 km/h. En términos generales, el proyecto de la nueva vía consistía en dos calzadas separadas, una para cada sentido de tránsito, de dos trochas cada una (para circulación y sobrepaso) con un amplio separador central de 12 m. de ancho, en previsión de una tercera trocha. El proyecto incorporaba, además, control total de accesos, áreas de servicios y cruces a diferente nivel[446]. Para la definición del trazado, el proyecto se parcializó en cuatro secciones: Sección I (RN19-Barrancas), Sección II (Barrancas-Av. Circunvalación Rosario Norte), Sección III (Av. Circunvalación Rosario Sur- Arroyo Medio), Sección IV (RN19-Santa Fe) **(Figuras 3.30, 3.31 y 3.32).**

Por otra parte, el elevado monto de este ambicioso proyecto impulsó a la DPV a buscar alternativas de financiación y a plantear la implementación de un sistema de peajes para solventar la construcción, la administración y el mantenimiento de la autopista[447]. Si bien este sistema de financiación ya se había difundido en algunos países de Europa y América, como Estados Unidos e Italia[448], en el ámbito nacional y local aún

[445] *Revista Carreteras*, enero-junio de 1966, n°40. Provincia de Santa Fe. La situación vial santafesina, pp. 29-30.

[446] *Ibíd.*

[447] Los fundamentos para la implementación del sistema de peaje fueron presentados en un informe especial confeccionado por la DPV: "Hoy se cobran derechos de peaje en los países más desarrollados de Europa y América, donde existen organismos especiales de los mismos estados que se encargan de la financiación de las obras. En general, se justifica el pago de dicha tasa en mérito del 'uso especial' de quienes logran ventajas con la utilización comercial, industrial, de seguridad o tiempo de los caminos porque, aunque esos bienes pertenezcan al dominio público, no los usa toda la población en la misma forma, distinción primaria y necesaria entre uso común y libertad de derecho de uso y uso especial, sin duda conceptos distintos". *Revista Parabrisas*, agosto de 1965, n°57. Arroyo del Medio-Santa Fe, en autopista, p. VIII.

[448] Algunos años antes de la construcción de la Autopista Santa Fe-Rosario, en los inicios de la década de 1960, ya es posible hallar algunos artículos que buscaban ilustrar a la opinión pública acerca de las ventajas que presentaban estos modernos equipamientos. Tal como puede apreciarse en el extenso texto que se transcribe a continuación: "Nosotros no tenemos autopistas, o autorrutas, en fin, esos caminos reservados solamente para los vehículos de motor. Los otros países motorizados tienen cientos o miles de kilómetros construidos o en construcción, o por lo menos se han planteado el problema. Nosotros creemos que junto con los automóviles

representaba toda una novedad[449]. En efecto, esta decisión de la DPV suscitó serias controversias en relación al derecho de transitar libremente por todo el territorio de la Nación y, por lo tanto, en torno a la inconstitucionalidad de la aplicación de tasas de peaje.

Los trabajos se iniciaron en agosto de 1966, y, hacia finales de 1971, la autopista quedó habilitada de manera extraoficial al tránsito libre de vehículos en el tramo RN19-Rosario, sin aplicarse aún el sistema de cobro de peaje que se encontraba en etapa de estudio y análisis por parte de una empresa consultora[450]. No obstante, la habilitación total de la autopista debió ser postergada hasta tanto se construyera el acceso por calle Iturraspe, en la zona noroeste de la ciudad de Santa Fe, obra que debía ser ejecutada por el municipio y cuya imprevisibilidad recibió serias críticas en el medio local[451]. Dicho acceso consistía en el relleno del sector comprendido entre el

hay que fabricar caminos y lugares para estacionar, pues de lo contrario los automóviles no sirven. Los que viven en Buenos Aires o sus alrededores saben lo que es una autopista, porque hay una muestra: el tramo que va de la General Paz a Ezeiza (aeropuerto). La General Paz misma es una autopista, o, mejor dicho, lo sería, si tuviera ciertas características indispensables, la más importante de las cuales es la imposibilidad de acceso para otra cosa que no sean los vehículos motorizados.

¿Qué es una autopista? Para que todos sepan qué es una autopista y puedan por lo tanto "pedir" autopistas, vamos a dar algunas ideas. Las autopistas fueron "inventadas" en Italia en 1923, y se las llamó "autostrada", o sea caminos para los autos; se comprendió en ese entonces la necesidad de reservar caminos exclusivamente para los vehículos motorizados, para que éstos pudieran desarrollar toda su velocidad sin riesgo. De 1923 a hoy ha pasado mucho tiempo, y las características de los vehículos han cambiado, y con ellas, las de las autopistas. Las características de las autopistas son casi completamente normalizadas en todo el mundo, existiendo criterios para decidir las normas de proyecto y construcción. El criterio fundamental es seguridad en la velocidad, y todo el resto se condiciona a este criterio. Para obtener el resultado deseado, las características deben ser las siguientes, atendiendo a los requerimientos de los coches modernos: manos separadas, ausencia absoluta de cruces a nivel, velocidad directriz para cada tramo de la autopista, elementos de comodidad en la ruta, organización de control policial del tránsito.

¿Quién tiene? Actualmente Alemania es el único país que cuenta con una red casi completa de autopistas, reconstruidas después de la guerra y cuyo uso es completamente gratuito. En Estados Unidos y en Italia existen ambos tipos de autopistas, gratis y con peaje, mientras que Inglaterra y Francia enfrentan ahora el problema. Mencionamos estos países porque son los más fuertes productores de automóviles, y tienen su territorio con una distribución de población y riqueza que se asemeja a ciertas zonas más densamente pobladas de la Argentina, como las que gravitan alrededor de las grandes ciudades. La situación nacional es de más difícil solución por la sencilla razón del reducido número de habitantes en relación con el territorio de la República y con el reducido número de vehículos por habitante". *Revista Parabrisas*, agosto de 1961, n° 10. "Nosotros y las autopistas", pp. 64-65.

[449] La implementación del sistema de peaje estaba siendo analizada, al mismo tiempo, para la construcción de la autopista Buenos Aires-La Plata.

[450] *Diario El Litoral*, 18/11/1971. La autopista Santa Fe-Rosario ha sido habilitada al tránsito, p. 4.

[451] *Diario El Litoral*, 30/01/1972. ¿Por qué está demorada la inauguración de la moderna autopista entre Santa Fe y Rosario?, p. 4.

terraplén de contención del Río Salado y la avenida Blas Parera, y en la construcción de calzadas pavimentadas hasta el empalme con la avenida López y Planes. Las obras para la concreción de esta calle de acceso se iniciaron en abril de 1972, a partir de un convenio suscripto por la DPV y la empresa SAOPIM[452].

A pesar de estar habilitada, la autopista fue objeto de disputas concernientes a su definitivo destino y habilitación. Si bien la provincia dio los pasos necesarios y se determinaron los reintegros de fondos mediante un convenio celebrado entre la DPV y la DNV[453], dicho convenio no había sido ratificado al momento de su puesta en funcionamiento, con lo que la cesión de la autopista a Vialidad Nacional permanecía "en el aire". Esta demora, tal como se expresaba en la prensa local, era motivo de "la clásica inercia burocrática que en el orden metropolitano retarda problemas o intereses que corresponden a las provincias, como en el caso del presupuesto santafesino, aún pendientes de firmas en el ámbito del Ejecutivo central"[454]. Ante la inminente firma del decreto presidencial por el cual se aprobó el mencionado convenio, la inauguración oficial de la autopista se concretó en octubre de 1972, en la intersección de la Avenida de Circunvalación de Rosario y la nueva autopista, y con la presencia del ministro de Obras y Servicios Públicos de la Nación[455].

Durante la crecida del Río Salado, en 1973, se produjo la rotura y el desmoronamiento del puente de la autopista erigido en la sección rectificada del río, precisamente donde comienza el tramo de acceso a la ciudad de Santa Fe. Trascurrido un año de aquel evento, período en el que volvió a agravarse la situación del tránsito sobre el puente carretero y el sur de la ciudad de Santa Fe, las gestiones para su reconstrucción se redujeron a simples tareas de investigación junto a deslindes de responsabilidades[456]. En 1975, la DNV presentó un proyecto que contemplaba la total remodelación del sector, proponiendo la rectificación del curso del Río Salado desde el oeste del hipódromo hasta más de 4.000 metros hacia el sur, con el objetivo de acordar una holgada sección de escurrimiento ante los eventuales aumentos del caudal[457]. No

[452] *Diario El Litoral*, 20/04/1972. Han comenzado los trabajos preliminares para construir el acceso Santa Fe a la autopista, p. 4.

[453] El convenio, firmado el 15 de enero de 1971, consistía en la transferencia de la autopista Rosario-Santa Fe desde la Provincia a la Nación a cambio de fondos para la construcción de 472 kilómetros de caminos pavimentados en diversos puntos del territorio provincial, a ejecutarse en el período 1972/75.

[454] *Diario El Litoral*, 25/06/1972. La autopista Santa Fe-Rosario, p. 4.

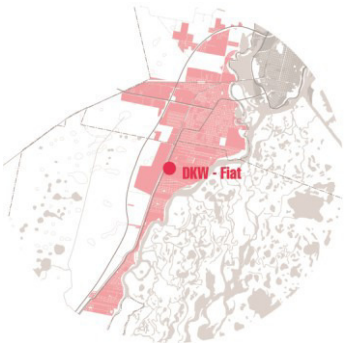
[455] Diario El Litoral, 4/10/1972. Habilitóse la autopista de Santa Fe a Rosario, pp. 1-2.

[456] *Diario El Litoral*, 13/06/1974. Tratan la reconstrucción del puente de la autopista de cuya caída se cumple 1 año, p. 4.

[457] *Diario El Litoral*, 30/03/1975. El nuevo puente sobre el Salado y las proyecciones de una gran obra, p. 3.

obstante, las obras se iniciaron recién en 1978[458], con algunas modificaciones respecto del proyecto original de reconstrucción[459], quedando habilitada una de las manos del puente a mediados del año siguiente[460]. Finalmente, las incertidumbres aún irresueltas respecto de la jurisdicción de la autopista se resolvieron con el traspaso definitivo a la provincia y con el pago de una deuda por parte de la DNV a la DPV[461].

2.3.3. Auto Unión DKW y FIAT en la construcción del CLS



Primera etapa del proyecto industrial automotriz en el proceso de expansión de la ciudad de Santa Fe: la Industria Automotriz Santa Fe S.A. - Fábrica argentina de vehículos DKW Auto Unión (1959-1969)

El posicionamiento estratégico del territorio aledaño a la intersección de la RN11 y la RN19 se convirtió paulatinamente en un enclave muy oportuno para la localización de proyectos regionales. Entre las primeras iniciativas, la localización del Aeropuerto en la localidad de Sauce Viejo, próxima al límite jurisdiccional con la ciudad de Santo Tomé, sentó las bases de un proceso de expansión de alcance territorial. Tras una aspiración mantenida durante muchos años para dotar a la ciudad de Santa Fe de comunicaciones aéreas[462], en 1950 se iniciaron las gestiones para trasladar las instalaciones del Aero Club Santa Fe a su actual emplazamiento[463], y en 1955 quedó inaugurado el servicio aéreo de pasajeros con un vuelo de Aerolíneas Argentinas[464]. Emplazamientos posteriores dieron lugar a la instalación de plantas industriales de escala internacional, delineando la impronta productiva que distinguió al CLS respecto de los demás corredores de crecimiento insertos en el área de expansión del GSF.

[458] *Diario El Litoral*, 20/05/1978. Se intensificará el ritmo de las obras del puente de la autopista, p. 4.

[459] *Diario El Litoral*, 26/06/1978. Será acelerada la obra de reconstrucción del puente de la autopista, p. 4.

[460] *Diario El Litoral*, 15/06/1979. Será rehabilitado mañana el puente sobre el río Salado, p. 1.

[461] *Diario El Litoral*, 20/09/1979. Convenio de traspaso de la autopista a la provincia, p. 4.

[462] *Diario El Litoral*, 14/04/1935. Un aeródromo es de necesidad en Santa Fe, p. 2; *Diario El Orden*, 12/10/1949. Hay que dotar a nuestra capital de un cómodo aeródromo, p. 8.

[463] *Diario El Orden*, 29/11/1950. Trasladaran las instalaciones del Aero Club Santa Fe a la zona de Sauce Viejo, p. 8.

[464] *Diario El Litoral*, 9/12/1955. Quedó inaugurado esta mañana el servicio de Aerolíneas Argentinas para nuestra capital, p. 3.

La instalación de la industria Automotriz Santa Fe DKW Auto Unión y la planta de la Tool Research Argentina, en 1960, inauguraron un periodo de industrialización sin precedentes en el ámbito local. En tal sentido, cabe destacar que, a la localización estratégica de la ciudad de Santa Fe, equidistante de los dos centros productivos más importantes del país en aquellos años (Córdoba y Buenos Aires), se sumaron otros factores de singular importancia para la radicación de complejos industriales. Entre ellos, la capacidad energética de la ciudad y su área de influencia; y la existencia de técnicos especializados formados en la Universidad Nacional del Litoral a través de la Escuela Industrial Superior y la Facultad de Ingeniería Química.

En medio de una ciudadanía entusiasta, Arturo Frondizi asumió la presidencia de la Nación en 1958. La ilusión generalizada, como se ha intentado dejar en claro más arriba, radicaba en la promesa de sacar al país de su estancamiento y de su atraso a partir de un audaz programa de modernización y desarrollo, en sintonía con la política de industrialización por sustitución de importaciones que había sido adoptada en años anteriores. En ese marco, las condiciones favorables que ofrecían las políticas desarrollistas atrajeron inversiones extranjeras, cuyos capitales incrementaron la capacidad productiva e industrial, y fomentaron la instalación de plantas modernas en las principales ciudades del país. Asimismo, cabe recordar que, entre las industrias de mayor crecimiento a nivel nacional, la producción de automóviles, de acero y de combustibles recibieron un impulso especialmente destacado[465]. El sector automotriz, en efecto, se convirtió en prioridad del plan modernizador, manifestada en el Régimen de Promoción de la Industria Automotriz según decreto nº 3693/59 del PEN, dirigido a incrementar la producción nacional, con el objetivo final de fabricar la totalidad de las unidades en el país.

Como también se ha dicho, la Provincia de Santa Fe, bajo el mandato del gobernador Carlos Sylvestre Begnis, adhirió a las políticas desarrollistas transformando su producción en términos cuantitativos y cualitativos[466]. En efecto, en el marco del decreto presidencial antes mencionado nació la Industria Automotriz Santa Fe S.A. (IASFSA), la que algunos meses después se asoció a la firma alemana Auto Unión AG para la fabricación de los automóviles DKW, pasando a denominarse Industria Automotriz Santa Fe S.A. - Fábrica argentina de vehículos DKW Auto Unión. El comienzo de la actividad conjunta se produjo con la llegada del primer cargamento proveniente de Alemania, con partes de vehículos y elementos necesarios para la

[465] Cfr. NOVARO, Marcos (2010) Frondizi, entre la proscripción y la integración. En Novaro, M. *Historia de la Argentina 1955-2010* (pp.39-63). Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.

[466] Cfr. VICENTIN, Enzo (2013) La empresa automotriz IASFSA en Santa Fe. Características de una experiencia en los márgenes (1959-1969). *Avances del Cesor*, (10), 9-33.

puesta en funcionamiento de la fábrica que funcionó, provisionalmente, en el centro de la ciudad de Santa Fe[467].

Días después, en un acto celebrado en la Casa de Gobierno, se exhibieron las primeras tres unidades fabricadas en la ciudad, para lo cual se contó con la presencia de Juan Manuel Fangio, el reconocido campeón mundial de automovilismo[468]. Durante la ceremonia, el Ing. Huerta, presidente del directorio de la DKW, destacó que el proceso industrial de la empresa se integraría con la instalación de industrias subsidiarias, en sintonía con los objetivos propuestos en el Régimen de Promoción de la Industria Automotriz. Esta voluntad expansiva se verificaba en el territorio santafesino con la formación de la Tool Research Argentina SA, una fábrica de capitales norteamericanos para la fabricación de engranajes, bulonería milimétrica y vidrios irrompibles (*sandwichglass*). Además, previendo la futura localización de la Industria Automotriz Santa Fe S.A. - Fábrica argentina de vehículos DKW Auto Unión, la firma norteamericana no se ubicó en el área central de Santa Fe, sino que construyó su planta industrial sobre la RN11, en la localidad de Sauce Viejo[469].

Iniciados los trabajos para la construcción de la planta industrial IASFSA-DKW también en dicha localidad, el Ing. Huerta dejó asentado el optimismo emergente en el ámbito local en torno al objeto automovilístico:

> Un conjunto de voluntades argentinas con la mente fija en hacer algo más que nuestra patria, decidió iniciar en este país una actividad industrial que cumplimentando nuestra economía posibilitara al hombre su mejor actividad, asegurando su movilidad. Y al decidirse por la industria automotriz no han medido sólo el aspecto económico y el enorme desarrollo técnico que en todos los aspectos ella trae aparejado: han tenido presente también el bienestar que se crea por la transformación psicológica que se opera en los pueblos bien motorizados[470].

Tras un año y medio de funcionamiento en su emplazamiento provisorio, la producción se trasladó definitivamente a su planta de montaje en la localidad de Sauce Viejo, ubicada en un predio de aproximadamente 100.000 m^2 sobre la RN11, justo frente al nuevo Aeropuerto **(Figuras 3.33 y 3.34).** A partir de esa ubicación, algunas crónicas de la época pronosticaron la fuerza impulsora que la nueva planta industrial tendría

[467] *Diario El Litoral*, 25/01/1960. Llegó al puerto el primer cargamento destinado a Industrias Automotriz Sta. Fe D.K.W. Auto Unión, p. 5.

[468] *Diario El Litoral*, 3/02/1960. Esta mañana fueron presentadas las primeras unidades Auto Unión montadas en esta ciudad, p. 5.

[469] *Diario El Litoral*, 8/10/1960. Con ritmo acelerado se trabaja construyendo la planta de la Tool Research frente a la ruta 11, p. 5.

[470] *Diario El Litoral*, 22/03/1960. En Sauce Viejo colocóse la piedra fundamental para la fábrica de Industria Automotriz Santa Fe, p. 4.

en el proceso de expansión urbana de la ciudad de Santa Fe sobre "los distritos vecinos", en "la hasta ayer verde campiña".

> No será sino con un pequeño dejo de nostalgia que los santafesinos veremos cómo vuelve a reinar el silencio en la popular esquina del Auto Unión de 25 de Mayo y Salta. Pero esa pequeña nostalgia cederá muy pronto al comprobar que esa ida posibilitará la expansión de la ciudad hacia los distritos vecinos, al punto tal, que no es aventurado predecir que dentro de pocos años, el complejo conurbano "Gran Santa Fe" comenzará precisamente allí donde las luces de neón anuncian el asiento de Industria Automotriz Santa Fe, la cuna de la versión del "vehículo automóvil de vapor", de "el deseo del niño", de "la pequeña maravilla"[471].

En efecto, algunas líneas más abajo, la misma crónica alude a la relación entre la expansión y la movilidad; una movilidad que puede ser entendida en tanto productora de espacio urbano.

> Sí, no habrá nostalgias. No podrá haberlas porque el diario desplazamiento de los centenares de obreros y empleados, el afanoso ir y venir de decenas de vehículos, posibilitará el nacimiento de nuevas actividades junto a la ruta. Todo, desde el puente carretero hasta las últimas alambradas de la fábrica, se habrá transformado en algo así como en un apéndice urbano de la gran ciudad; de la ciudad que un 26 de enero de 1960 recibió en su puerto el primer envío que iba a ser la simiente generosa que iba a multiplicarse en esta realidad magnifica que hoy nos es dable contemplar[472].

Si se evalúa en términos comparativos la producción de IASFSA-DKW en Argentina, se evidencia que su participación en el conjunto del mercado automotriz no representó más del 4% de la producción nacional. Sin embargo, el éxito de esta empresa radicó en ser la única industria del mercado nacional en fabricar el modelo 1000S, perteneciente al más reducido de los segmentos con motores de entre 800 y 1400 cm^3 de cilindrada. Asimismo, la centralidad que asumió este modelo en la producción de IASFSA-DKW se reflejó en el éxito de sus ventas y en una alta aceptación del público en general, al punto de que la *Revista Parabrisas*[473], en la publicación del test de evaluación del modelo, ponía de manifiesto que "el Auto Unión 1000S es un señor auto" **(Figura 3.35).** De un total de 32.628 unidades fabricadas en la planta entre 1960 y 1969, 21.797 correspondieron al modelo 1000S[474].

Por otra parte, a pesar de su baja productividad respecto de la industria automotriz nacional, la planta de Sauce Viejo mantuvo una intensa actividad a lo largo de la

[471] *Diario El Litoral*, 2/09/1961. De Alemania a Sauce Viejo, vía Santa Fe, p. 6.

[472] *Ibíd.*

[473] *Revista Parabrisas*, agosto de 1964, n°45.

[474] Cfr. VICENTIN, Enzo (2013) La empresa automotriz IASFSA en Santa Fe…*Op.cit.*, p. 21.

década del '60, llegando a emplear alrededor de 1500 trabajadores de la región, e impulsando el desarrollo de un gran número de industrias subsidiarias. Sin embargo, la empresa debió enfrentarse a diversas dificultades económicas y de funcionamiento, lo que derivó en la paralización de las actividades en el año 1968. Ante el asombro de la comunidad local, y lógicas preocupaciones que producían los rumores de un cierre definitivo, los distintos sectores involucrados gestionaron un acuerdo con IMEMA, empresa subsidiaria de FIAT Concord, para el traspaso de la empresa y, por consiguiente, de la planta industrial de Sauce Viejo[475]. Su reactivación determinó una nueva etapa en la industria automotriz santafesina, focalizada en la fabricación de tractores, motores y camiones y, al mismo tiempo, signada por el periodo más sombrío del país.

Segunda etapa del proyecto industrial automotriz: la FIAT Concord S.A. (1969-1981)

Vinculada desde sus inicios con el agro argentino, la empresa FIAT Concord se instaló en la localidad de Sauce Viejo tras el traslado de su fábrica de tractores, radicada previamente en el barrio Ferreyra de la ciudad de Córdoba. Más allá de la nueva marca automotriz y de los cambios en la producción de unidades (se pasó de la fabricación de automóviles a la de tractores), la FIAT no sólo mantuvo la estructura organizativa de IASFSA-DKW, sino que incluso incrementó la planta de trabajadores durante los primeros años de la década de 1970. En el año 1973, en efecto, la empresa amplió su complejo industrial para incluir la fabricación de camiones (alcanzando una capacidad productiva de 4.000 unidades/año), lo que conllevó la incorporación de 600 nuevos trabajadores[476], alcanzando su máximo nivel de desarrollo hacia el año 1978, cuando se instaló una tercera fábrica destinada a la construcción de motores **(Figura 3.36).** En ese escenario, distintos periódicos de la época resaltaban la jerarquía que el Centro Industrial FIAT había alcanzado a nivel nacional y continental.

> En la actualidad, la actividad conjunta de estas tres fábricas, a las que se suma una modernísima planta de tratamiento térmico de partes mecánicas, ubican a esta realización de Fiat en la Argentina como una de las más importantes de América Latina, y como significativo factor de desarrollo local y regional al constituirse en fuente de trabajo directa y demandante de provisiones y servicios a centenares de otras empresas[477].

El optimismo generalizado de esa época ha quedado reflejado en el testimonio de algunos ex trabajadores de la fábrica, sobre todo en vinculación al progreso individual

[475] *Diario El Litoral*, 5/04/1969. La situación de D.K.W., p. 4.

[476] *Diario El Litoral*, 1/08/1974. Fiat construye ya camiones en Santa Fe, p. 5.

[477] *Diario El Litoral*, 6/08/1978. Sauce Viejo: un centro industrial Fiat con potencia, pp. 8-9.

que cada uno de ellos experimentó en el marco del proyecto desarrollista[478]. Entre las valoraciones expresadas en dichos testimonios, se destaca principalmente la repercusión urbana del sostenido crecimiento de la empresa en la localidad de Santo Tomé. Sin comparar el caso local con el fenómeno de las *Company Towns*, una suma importante de empleados de la DKW y de la FIAT se radicó en las cercanías del complejo industrial, incentivados por la posibilidad de adquirir terrenos o viviendas en áreas que experimentaban incipientes procesos de urbanización. Una posibilidad respaldada por salarios ventajosos, percibidos no sólo por los gerentes, los jefes y los supervisores, sino también por los mismos operarios, quienes representaban un gran porcentaje del personal activo de la empresa.

Las referencias indican que el sector aledaño a la intersección de las avenidas Luján y Ejército Argentino, trazas urbanas de la RN11 y RN19, respectivamente, se urbanizó a partir de la llegada de trabajadores de la IASFSA-DKW pero, fundamentalmente, de la FIAT, a lo largo de la década de 1970. La cantidad de trabajadores empleados en esta última, unos 5.000 aproximadamente, superó por amplio margen el número de empleados activos de los años '60. Este crecimiento estuvo acompañado de una actividad gremial centralizada en la Unión Obrera Metalúrgica (UOM), y en políticas empresariales que, podría decirse, retomaron el modelo paternalista que la FIAT había implementado en Turín, Italia. En tal sentido, sin pretender establecer aquí una comparación entre ambas sedes, la creación de clubes deportivos, de colonias de vacaciones, de centros de salud y centros para jubilados, entre otros emprendimientos orientados a los empleados de la FIAT en Turín, resonó en el territorio del GSF a partir de la inauguración del Club Fiat Sauce Viejo, creado como centro recreativo familiar en terrenos aledaños al complejo industrial.

No obstante, no todo derivó en progreso y desarrollo. Pues, al tiempo que la FIAT se convertía en un polo productivo y tecnológico a nivel regional, y en una industria floreciente a nivel nacional, las sombras del período más oscuro de la historia argentina reciente también se ciñeron sobre el complejo industrial de Sauce Viejo. Durante la dictadura militar, 52 trabajadores de la FIAT Argentina fueron asesinados o continúan desaparecidos: 35 de ellos pertenecían a la planta de Córdoba; los otros 17, a las fábricas localizadas en el Gran Buenos Aires y en Sauce Viejo, y a las oficinas administrativas de Capital Federal[479]. Durante la década de 1970, las fábricas y

[478] Cfr. CATEDRA ECO DEL ISP Nº 8 ALMIRANTE GUILLERMO BROWN. PROFESORADO DE HISTORIA (2011). *Fiat Sauce viejo: notas para una historia ausente*. Recuperado de https://www.youtube.com/watch?v=7SetJMCpWFo

[479] Cfr. BASUALDO, Victoria [et al.] (2016) Parte IV. Zona centro argentino. En V. Basualdo [et al.]. *Responsabilidad empresarial en delitos de lesa humanidad: represión a trabajadores durante el terrorismo de Estado* (pp. 209-268). Posadas: Editorial Universitaria de la Universidad Nacional de Misiones.

complejos industriales se convirtieron en escenarios de conflicto, caracterizados por una intensa actividad gremial y el creciente activismo de organizaciones políticas que concebían a la lucha armada como una opción legítima. En ese escenario, el reclamo de los trabajadores derivó en huelgas, en marchas, e incluso en toma de fábricas, al tiempo que grupos armados asumieron estrategias más tenaces, como el secuestro de funcionarios de empresas internacionales. En el caso de la FIAT, tomó relevancia el secuestro y asesinato del Director General, Oberdan Sallustro, en 1972, en un operativo a cargo del Ejército Revolucionario del Pueblo (ERP).

En el testimonio de algunos ex trabajadores, se reconoce una preocupación por diferenciar la dirigencia gremial de los grupos que pretendían sabotear a las grandes empresas[480]. En el marco de estos conflictos, la intensidad de los reclamos se acrecentó hacia mediados de la década del '70, cuando la represión se convirtió en el *modus operandi* de la Junta Militar. En 1976, ocurrió gran parte de la desaparición de trabajadores, delegados gremiales y dirigentes sindicales de las distintas plantas de FIAT[481]. A medida que sucedían los asesinatos y las desapariciones, se hacía evidente el vínculo entre las fuerzas armadas y los directivos de la empresa, quienes estaban al tanto de que los derechos humanos de sus trabajadores estaban siendo violados por el terrorismo de Estado[482]. Sin embargo, más allá de la cooperación, la empresa se vio fuertemente afectada por la reforma económica neoliberal implementada por José Alfredo Martínez de Hoz, marcando un punto de inflexión en el desarrollo de la FIAT en Argentina. En este nuevo contexto de desindustrialización, la FIAT abandonó el complejo industrial de Sauce Viejo, cerrando un periodo fundamental en la historia industrial santafesina y en el desarrolló del CLS.

[480] Cfr. CATEDRA ECO DEL ISP N° 8 ALMIRANTE GUILLERMO BROWN….*Op.cit.*

[481] Cfr. BASUALDO, Victoria [et al.] (2016) Parte IV. Zona centro argentino…*Op.cit.*

[482] El pacto entre corporaciones multinacionales y los militares ha sido explorado desde los estudios culturales. El trabajo de Karen Robert, por citar un caso, examina el vínculo entre la dictadura militar argentina y la empresa Ford a través del reconocimiento del Ford Falcon como expresión simbólica del terror. ROBERT, Karen (2005). The Falcon Remembered. *NACLA Report on the Americas, 39*(3), 12-15.

2.4. CORREDORES INTERIORES NORTE



En base a lo desarrollado en el capítulo anterior, en el que se reconstruyó el proceso de la génesis de los CIN del GSF, el crecimiento de la mancha urbana hacia el norte del trazado fundacional (y la paulatina ocupación de las tierras antes reservadas para chacras y estancias) respondió a las tensiones generadas por dos fenómenos: por un lado, a partir del trazado de los caminos de acceso al norte rural (caminos de Aguirre, de Nogueras, del Medio, de Ascochingas y de Guadalupe); por el otro, a partir de la instalación de dos estaciones ferroviarias. Mientras que aquellos caminos propiciaron la formación de nuevos asentamientos y de distintos loteos en la jurisdicción territorial de la ciudad de Santa Fe, las estaciones ferroviarias impulsaron el primer trazado de los poblados de Recreo (1888) y de Monte Vera (1908) **(Figura 2.3).** En efecto, si bien ambos asentamientos pertenecieron inicialmente a la jurisdicción de Santa Fe, se convirtieron en pueblos autónomos a partir de la creación de sus Comisiones de Fomento en 1901 y en 1914, respectivamente. Hasta aquí, las manchas urbanas de Santa Fe, Recreo y Monte Vera se mantenían alejadas entre sí, y sólo se vinculaban a través de dos vías ferroviarias y dos caminos de tierra (Aguirre y Ascochingas), todos ellos convergentes hacia el centro de Santa Fe. Más tarde, la pavimentación de la **RN11 (1929-1932)**, de la que ya se hablado más arriba, y de la **RP2 (década de 1940)** facilitó las conexiones y los intercambios entre la ciudad central y los pueblos de Recreo y Monte Vera.

A partir de la década de 1930, las mejoras en materia de conexión vial comenzaron a materializarse hacia el interior del Municipio de Santa Fe. En este sentido, el ingeniero Mounier (presidente de la Dirección de Obras Públicas de la Provincia de Santa Fe), señalaba lo siguiente en ocasión de la inauguración de la Avenida Aristóbulo del Valle, una importante vía de acceso a la ciudad central a partir de la conexión entre el Bulevar Gálvez y la RP2:

> Hasta hace muy poco tiempo las obras viales se ejecutaban exclusivamente en los distritos rurales, vale decir en las rutas troncales y carreteras secundarias dejando los grandes Municipios librados a sus propios recursos, que debemos reconocer exiguos para poder hacer frente a todas sus necesidades. Pero una buena política de equitativa distribución de los recursos ha permitido desechar el criterio enunciado propendiendo a dotar a los Municipios de grandes Avenidas de acceso, lo que no sólo facilita el libre tránsito, sino cambia fundamentalmente su fisonomía edilicia impulsando a la vez progreso y lo que es más, realizar la feliz concreción de las más caras y legítimas aspiraciones de estos importantes núcleos de población que reclamaban insistentemente estas obras para acogerse a las ventajas y comodidades que ellas reportan[483].

Entre las obras viales ejecutadas durante la década de 1930, la pavimentación de las avenidas Blas Parera, Facundo Zuviría y Aristóbulo del Valle (antiguos caminos de

[483] *Boletín de la Dirección de Obras Públicas de la Provincia de Santa Fe,* 1940, p. 32.

Aguirre, del Medio y de Ascochingas, respectivamente) permitió dividir en tres las corrientes de tránsito que se dirigían hacia el norte de la provincia, el que no sólo se había visto incrementado de manera significativa a partir del crecimiento del parque automotor, sino también a partir de la construcción de la RN11, el Puente Carretero entre Santa Fe y Santo Tomé, y la RP2. Al respecto, cabe mencionar también que las avenidas Gobernador Freyre y Blas Parera representaban el trazado urbano de la RN11, concentrando gran parte del tránsito vehicular que atravesaba la ciudad de Santa Fe en sentido norte-sur.

A partir de la pavimentación de las avenidas de acceso y, fundamentalmente, en directa relación con el trazado de la RN11, el crecimiento de la mancha urbana de Santa Fe comenzó a expandirse en torno a estas vías de penetración urbana, como puede observarse en las fotografías aéreas de los años 1955 y 1974 **(Figura 3.37).** Por su parte, las manchas urbanas de Recreo y Monte Vera no experimentaron, a lo largo de este mismo período, un crecimiento significativo respecto de su trazado inicial en torno a las estaciones ferroviarias **(Figuras 3.38 y 3.39).** En efecto, de acuerdo a los datos censales del año 1947, la población de ambos poblados había descendido respecto del Censo Nacional de 1914. De 1.971 habitantes registrados en Recreo, había bajado a 598 habitantes en 1947; y de 847 registrados en Monte Vera, había descendido a 529 habitantes. No obstante, la tendencia se invertirá en los años siguientes: en el Censo Nacional del año 1960 se registraron 1.095 habitantes en Recreo y 1.998 en Monte Vera; en el Censo de 1970, 2.046 habitantes en Recreo y 1.357 en Monte Vera. Este incipiente aumento poblacional se profundizará, sobre todo, a partir de la década de 1990, en donde ambas localidades -aunque sobre todo Recreo- experimentarán un “boom” demográfico. Tal como se puede apreciar en el capítulo que sigue a continuación.

Epílogo

Luego de este recorrido, y tomando en consideración las cuatro variables de análisis ya mencionadas, pueden esbozarse las siguientes conclusiones preliminares.

En primer lugar, en relación con las **representaciones** construidas en torno a los CEU -en tanto unidades espaciales condicionadas por la movilidad-, puede afirmarse que, a lo largo del período analizado en este capítulo, estos dejaron de ser concebidos como territorios de exploración y apertura, como medios para develar y conquistar un territorio inhóspito, y comenzaron a ser pensados bajo otras categorías: como soportes del progreso nacional; en otras palabras, como rasgos de modernidad y desarrollo. Dos rasgos que coinciden, a su vez, con los dos momentos identificados

en el período estudiado aquí. En efecto, como se ha dicho ya en varias oportunidades, la etapa histórica que transcurre entre los inicios de la década de 1930 y mediados de la del '70, puede ser reconocida como una etapa crucial en la Argentina; como una etapa central en el trazado y la configuración de la red vial de nuestro país. Una etapa en la que, por un lado, se llevó cabo un proceso de "modernización", con la creación de la DNV y la construcción de las primeras rutas nacionales y provinciales. Y en la que, por el otro, se implementó una serie de políticas de "desarrollo", concretadas a través de importantes obras de infraestructura vial: puentes, túneles y autopistas. Además, como se ha intentado poner en claro en el apartado inicial, la pulseada entre los rieles y las rutas, entre los trenes y los autos, había comenzado a definirse, a favor de los últimos, ya desde los inicios mismos del período en cuestión. Lo que sin dudas tuvo una importante incidencia sobre el GSF.

En efecto, en relación con este último fenómeno, pero ya pensando en la **traza** -esto es, en las políticas vinculadas a la movilidad urbana y territorial, y a su materialización a través de la concreción de obras de infraestructura-, parece posible afirmar que las carreteras abandonaron durante este período su carácter subsidiario (respecto de ríos y rieles), asumiendo un rol protagónico en la escena urbana. Así, en el caso específico del GSF, los diversos CEU, ya prefigurados en sus direccionalidades dominantes durante la etapa anterior, definieron en ésta su perfil y su forma definitiva, dando paso a nuevas relaciones territoriales. En efecto, según se ha dicho, los dos momentos de esta etapa contribuyeron a profundizar aquellas direccionalidades predominantes, al tiempo que reposicionaron a Santa Fe en tanto "nudo de comunicaciones". Durante la primera etapa de este período (1930-1943), momento clave de la vialidad argentina, el trazado de las rutas troncales por parte de la DNV se materializó en el GSF a través de la construcción de la RN11 (CLS, CIN-Recreo), la RN19 (CLS), la RN168 y la RP1 (CLE), y la RP2 (CIN-Monte Vera). Por otra parte, el impulso de la obra vial también fue secundado por las autoridades locales, materializándose en la prolongación de la Avenida Costanera y en la construcción del Terraplén Irigoyen (CLB). En la segunda etapa (entre 1958 y fines de los '60), momento clave del "desarrollismo", la movilidad regional y nacional ocupó un lugar central en la redefinición de los CEU del GSF. Sobre todo, a partir de la concreción de un sistema vial que comunicó al Litoral con la Mesopotamia a través de una serie de grandes obras de infraestructura: la Autopista Rosario-Santa Fe (CLS), la Avenida de Circunvalación Sureste (CLB), el Viaducto Oroño, la Autovía 168, el Puente sobre el Colastiné y el Túnel Subfluvial (CLE).

Por otra parte, en relación con la dinámica demográfica y la expansión del tejido urbano, cabe decir que, determinada por la construcción de estas infraestructuras viales, la **mancha** urbana del GSF inició un proceso de expansión que, aunque todavía modesto, definió las características dominantes de cada uno de los CEU. Así, el carácter diferencial otorgado a las obras de defensa ejecutadas sobre los dos bordes de la ciudad de Santa Fe (CLB), ampliaron la brecha -o *degradé socioespacial*- entre

un borde (este) valorado estética y paisajísticamente y un borde (sudoeste) denostado y concebido como el "contrafrente" de la ciudad. Por su parte, el CLE (en el tramo de la RP1) se consolidó cada vez más como un eje turístico y recreativo, donde el paisaje costero se convirtió en un recurso de una amplia representatividad cultural. Al mismo tiempo, el CLS, en vinculación con los centros productivos de Córdoba y Rosario a través de la RN19 y la RN11, condensó a lo largo de su desarrollo la actividad industrial del GSF, con el emblema de la FIAT a la cabeza. Finalmente, los CIN (Recreo y Monte Vera) comenzaron a consolidarse como un *continuum* urbano-rural donde la mancha proveniente del "sur urbano" comenzó a expandirse sobre las antiguas *lonjas* que antes habían sido destinadas a chacras y estancias.

Finalmente, en cuanto al **contexto,** esto es, a los modelos urbanos insertos en determinados paradigmas políticos y económicos que prevalecieron en el orden nacional y regional, cabe volver a señalar que el desarrollo y la expansión del GSF evidenciaron una notable incidencia de cada uno de los dos períodos que se han identificado más arriba. Primero, a partir de la creación de la DNV, cuando el camino pavimentado comenzó a ser concebido como un signo del progreso técnico y económico. Más tarde, en tiempos de Frondizi, Sylvestre Begnis y Tessio, cuando las grandes obras de infraestructura pasaron a ser consideradas como el soporte indispensable para el desarrollo que debía promoverse en los países periféricos.

Plano síntesis capítulo 3

INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD

..... **Infraestructura ferroviaria**
—— **Infraestructura vial** (período 1930-1955)
—— **Infraestructura vial** (período 1958-1976)

CORREDOR LITORAL DE BORDE

1. Avenida Costanera “Almirante Brown” (1949-1960)
2. Terraplén Yrigoyen (1938-1953)
3. Avenida Circunvalación Sur (1963-1969)

CORREDOR LITORAL ESTE

4. Camino de acceso al Río Colastiné - RN168 (1941)
5. Camino de acceso al Río Paraná - RN168(1952)
6. Camino de la Costa - RP1 (1944-1954)
7. Puente sobre Río Colastiné (1959-1967)
8. Túnel Subfluvial (1961-1969)
9. Puente y Viaducto Oroño (1968-1971)
10. Autovía RN 168 (1971-73 /1978-79)

CORREDOR LITORAL SUR

11. RN11 (1929-1932)
12. Puente Carretero Santa Fe-Santo Tomé (1937-1939)
13. RN 19 (1935-1942)
14. Autopista Rosario-Santa Fe (1966-1972)
15. Puente Autopista sobre Río Salado (1978-1979)

CORREDORES INTERIORES NORTE

11. RN11 (1929-1932)
16. RP2 (1940-1949)
17. Av. Aristóbulo del Valle
18. Av. General Paz
19. Av. Facundo Zuviría
20. Av. López y Planes
21. Av. Blas Parera - (trazado urbano de la RN 11)

MANCHA URBANA

1955
1974

n

0 m 5000 10.000



Figura 3.1: Disyuntivas acerca de la refacción o desaparición del sistema ferroviario. Fuente: *Revista Iberoamérica*, abril de 1966, nº1, p.19.

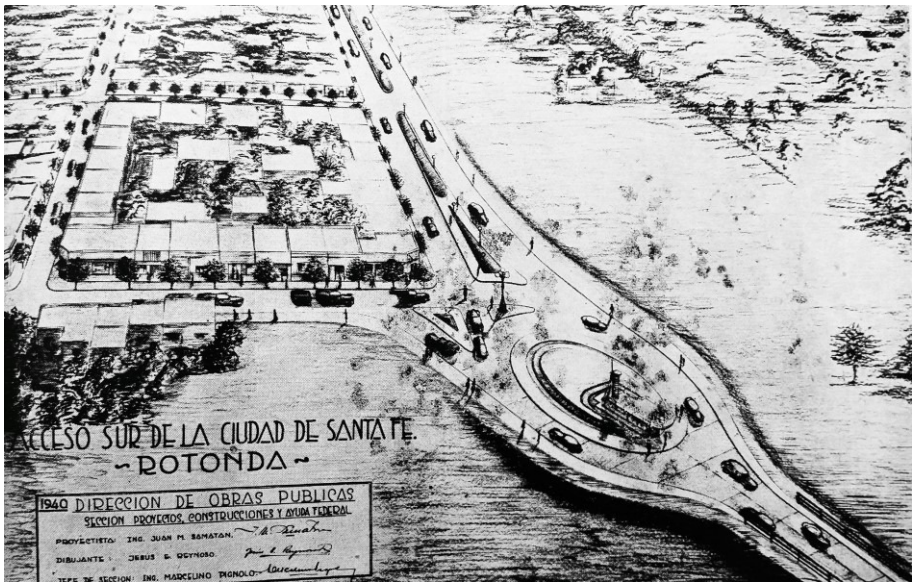


Figura 3.2: Perspectiva de la ampliación y pavimentación de la Avenida Juan José Paso hasta calle 1°de Mayo, entrada al Parque del Sur, construcción de la rotonda y acceso a la ciudad por el puente carretero entre Santa Fe y Santo Tomé. Fuente: *Boletín de la Dirección de Obras Públicas de la Provincia de Santa Fe*, 1941. Santa Fe, p. 125.

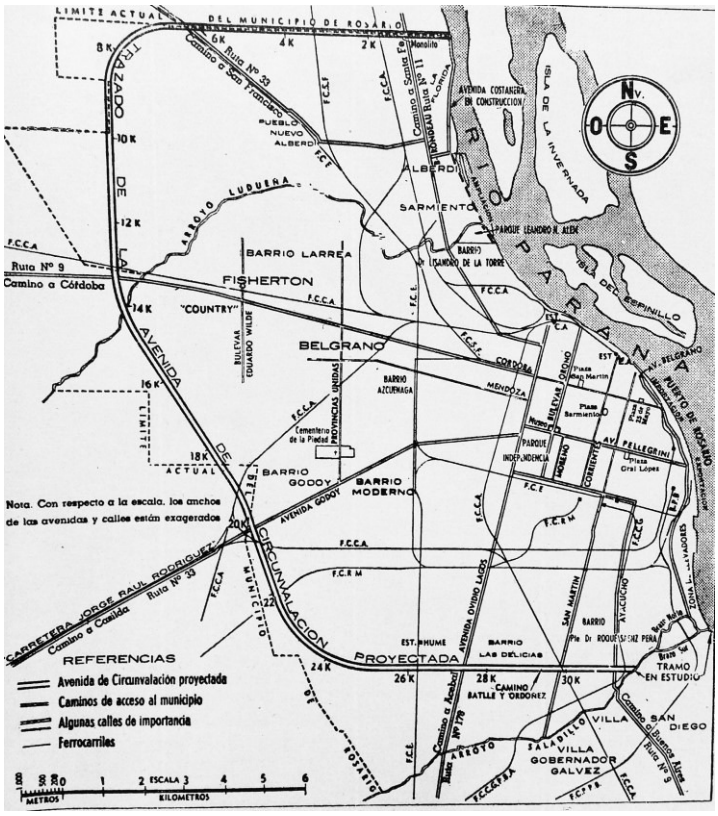


Figura 3.3: Plano de ubicación de la Avenida de Circunvalación proyectada para Rosario. Fuente: *Boletín de la Dirección de Obras Públicas de la Provincia de Santa Fe*, 1941. Santa Fe, p. 129.

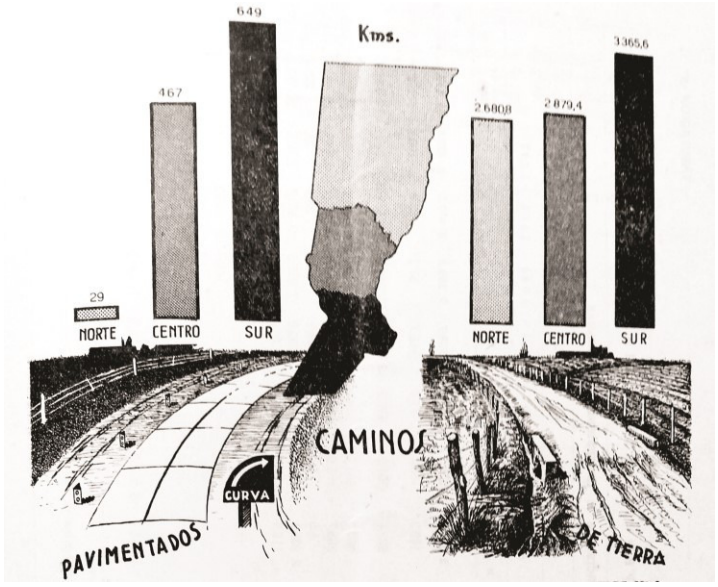


Figura 3.4: Red vial de la provincia de Santa Fe por zonas, 1948. Fuente: *Boletín de la Dirección General de Investigaciones, Estadísticas y Censos*, septiembre de 1948, n°19. Santa Fe: Secretaría Técnica de la Gobernación, p. 347.



Figura 3.5: Estado de la red troncal de carreteras al 30/6/1964. Fuente: *Revista Parabrisas*, noviembre de 1964, n° 48, p. 78.



Figura 3.6: Imagen aérea del borde este de la ciudad de Santa Fe. Arriba a la izquierda se observa el primer tramo de la Avenida Costanera "Siete Jefes", entre el Puente Colgante y el puente del FCSF. Fuente: *Síntesis. Revista literaria e informativa*, mayo de 1940, n°1.

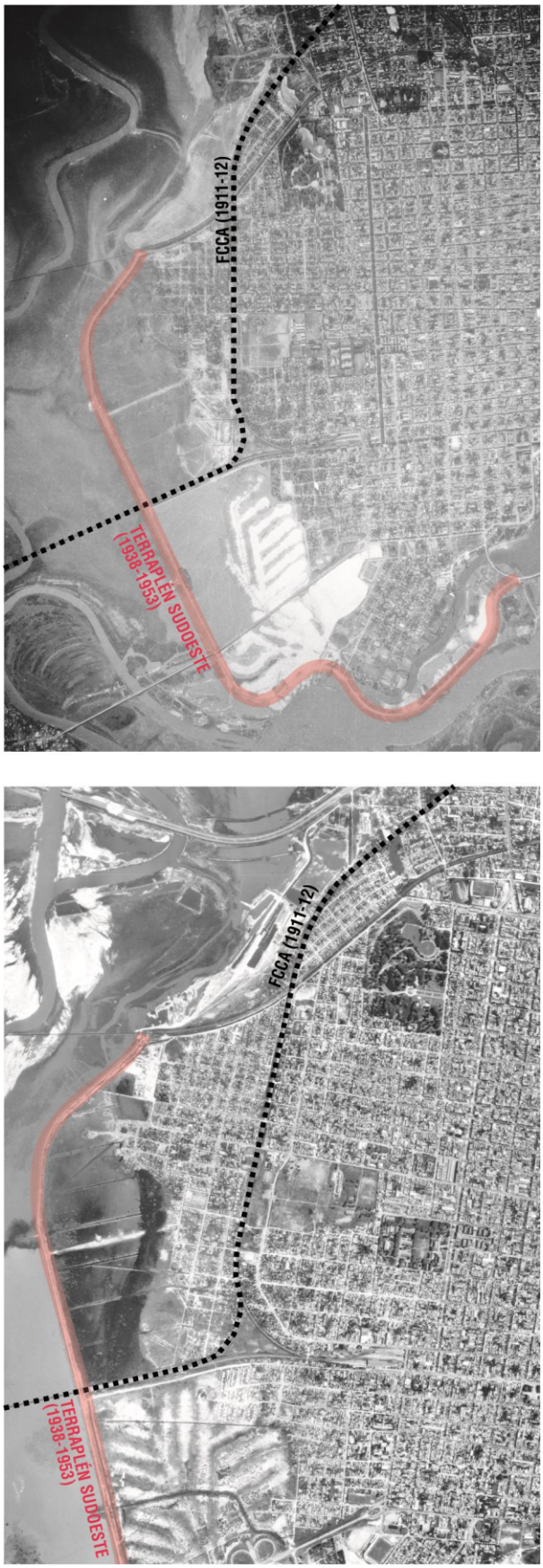


Figura 3.7: Consolidación del CLB sobre terrenos recuperados del Río Salado entre 1950 y 1970.
Fuente: intervención propia sobre relevamiento fotogramétrico del Instituto Geográfico Nacional, 1954/55 (arriba) y de la Dirección de Catastro de la Provincia de Santa Fe, 1973/74 (abajo).

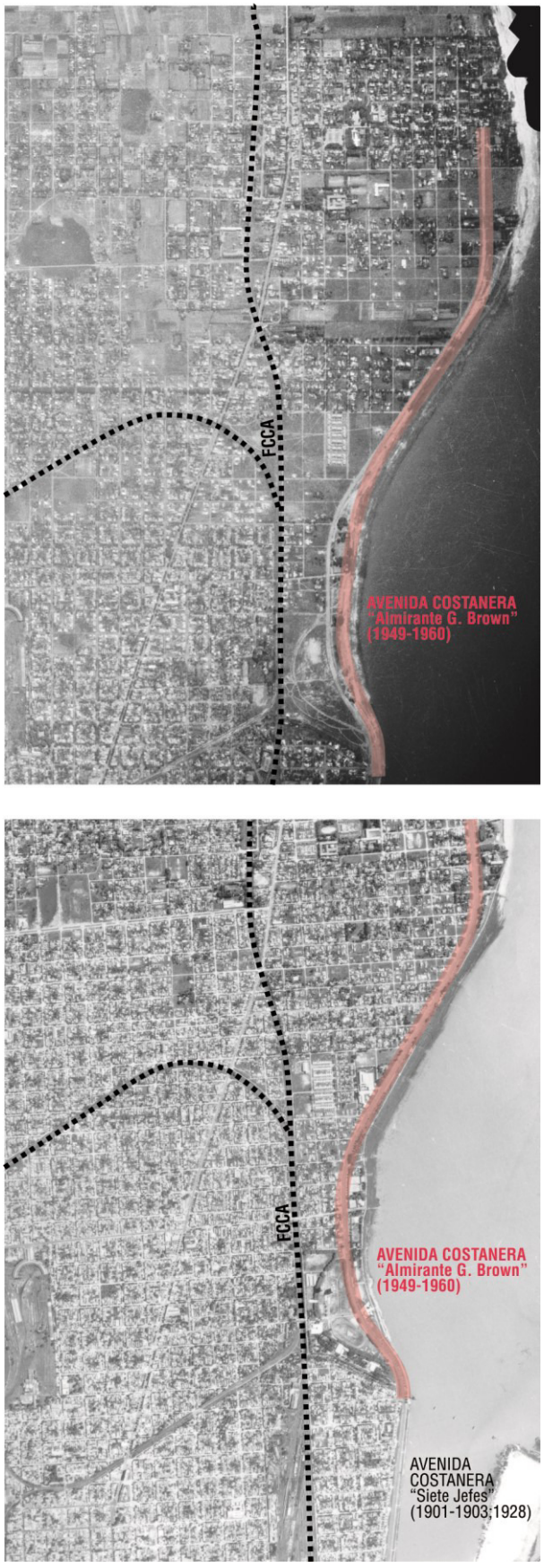


Figura 3.8: Consolidación del CLB sobre la Laguna Setúbal entre las décadas de 1950 y 1970.
Fuente: intervención propia sobre relevamiento fotogramétrico del Instituto Geográfico Nacional, 1954/54 (arriba) y de la Dirección de Catastro de la Provincia de Santa Fe, 1973/74 (abajo).



Figura 3.9: Proyecto Prolongación de la Avenida Costanera hasta Guadalupe. Arriba, perspectiva del Balneario (no ejecutado); medio, perspectiva de uno de los tramos de la Avenida Costanera; abajo, la Avenida Costanera en su encuentro con el puente del FCSF. Fuente: *Boletín de la Dirección de Obras Públicas de la Provincia de Santa Fe*, 1941, Santa Fe, p. 91; *Síntesis. Revista literaria e informativa*, mayo de 1940, n°1. Santa Fe.

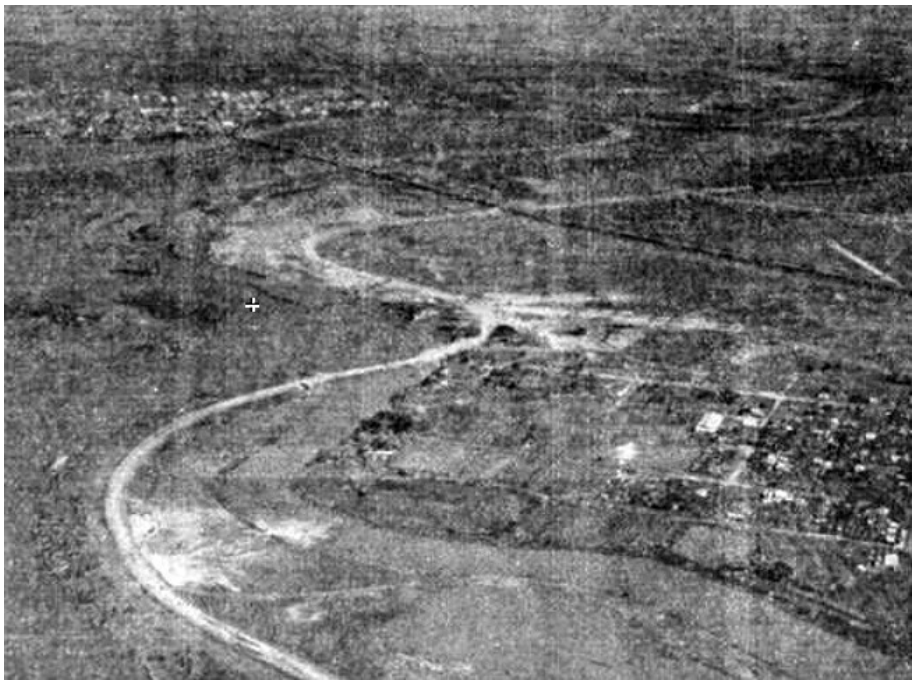


Figura 3.10: Vista aérea de los bañados del Salado al momento de su saneamiento. Fuente: *Diario El Litoral*, 31/12/1953. Realiza el gobierno importantes obras públicas en nuestra capital, p. 5.

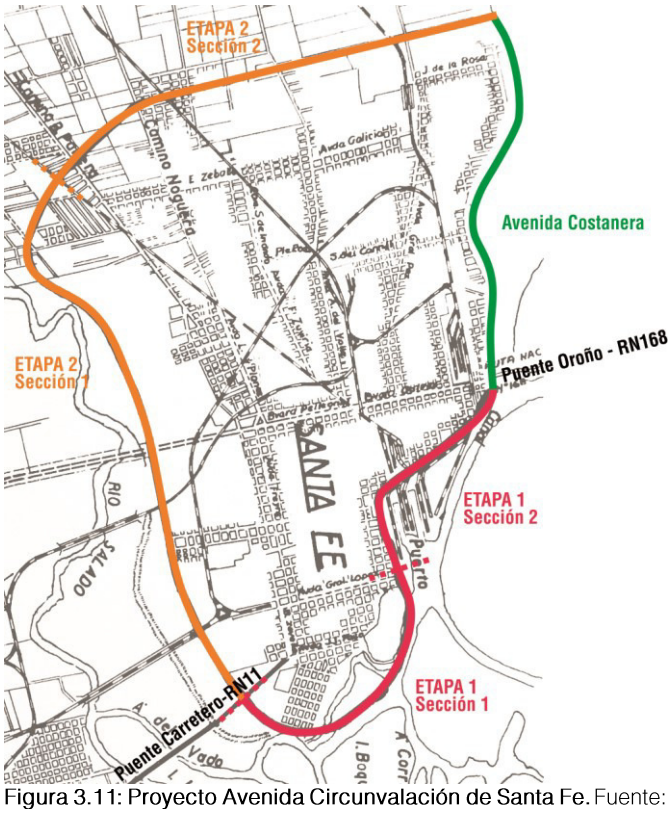


Figura 3.11: Proyecto Avenida Circunvalación de Santa Fe. Fuente: Intervención propia sobre plano de la Autopista Rosario-Santa Fe publicado en DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD (1968). *Autopista Rosaric-Santa Fe-A° del Medio*. Santa Fe: Ministerio de Obras Públicas, Gobierno de la Provincia Santa Fe.

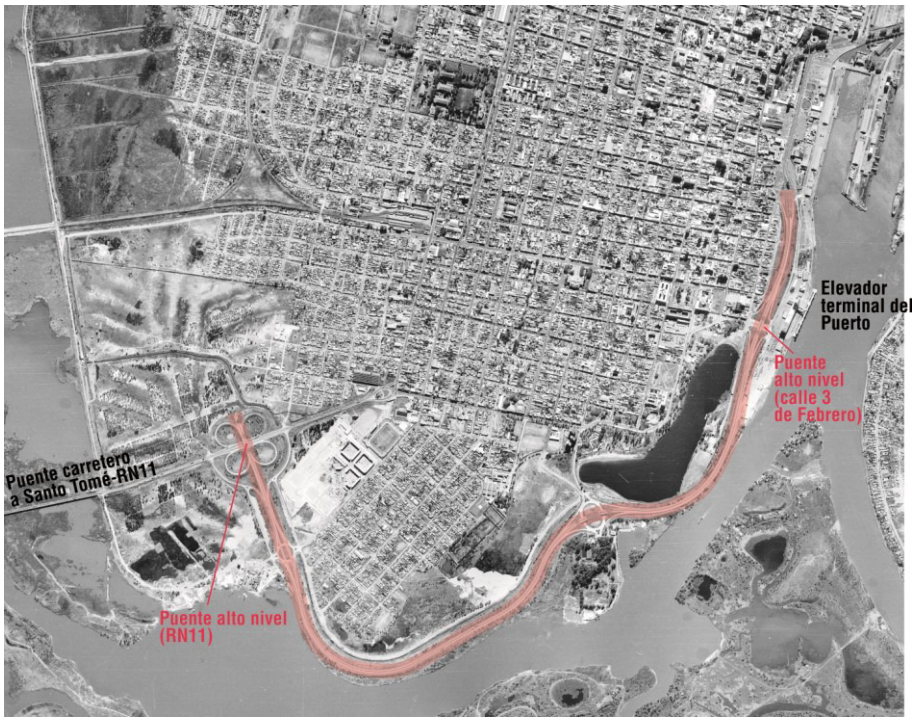


Figura 3.12: Avenida Circunvalación (tramo sureste). Fuente: intervención propia sobre relevamiento fotogramétrico del Instituto Geográfico Nacional, 1980.

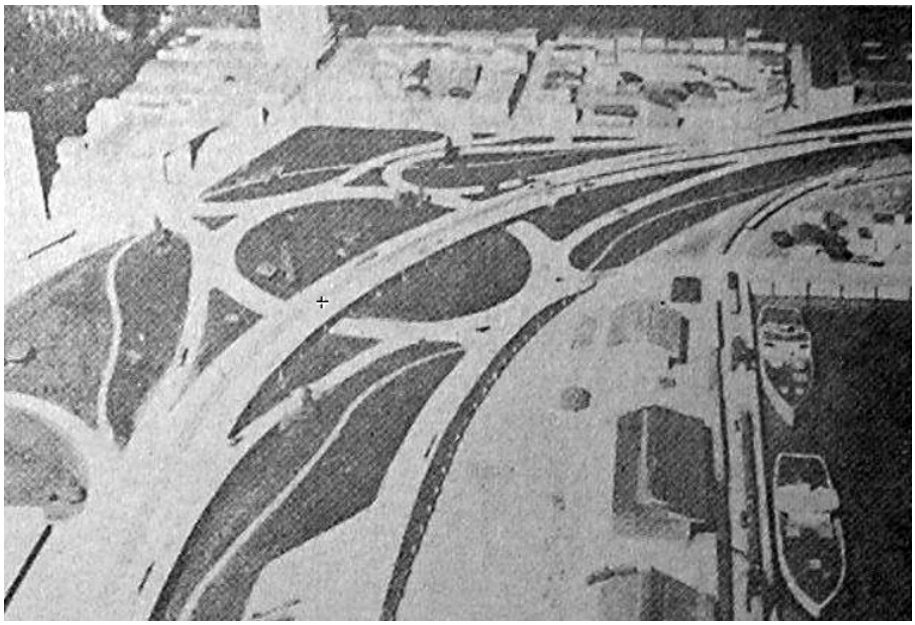


Figura 3.13: Detalle del viaducto proyectado en la intersección de las avenidas 27 de Febrero y Leandro Alem. Fuente: *Diario El Litoral*, 2/01/1972. Perfiles monumentales asume el nuevo trazado de una parte de la avenida circunvalación, p. 5.

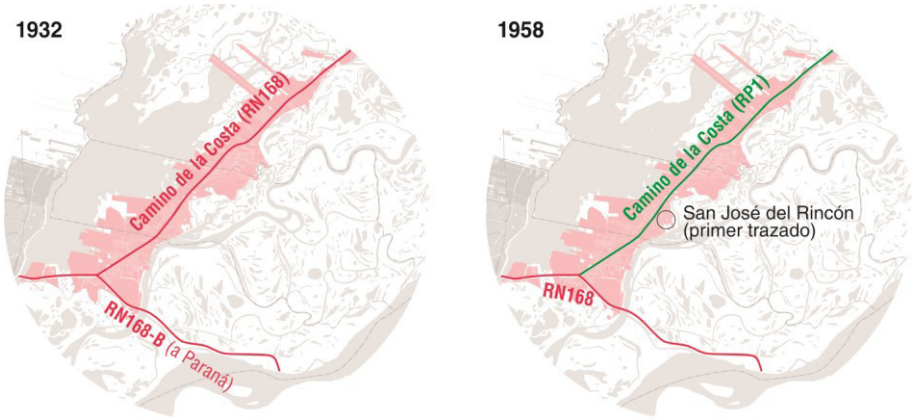


Figura 3.14: Cambio de jurisdicción en rutas que integran el CLE. Fuente: Elaboración propia.

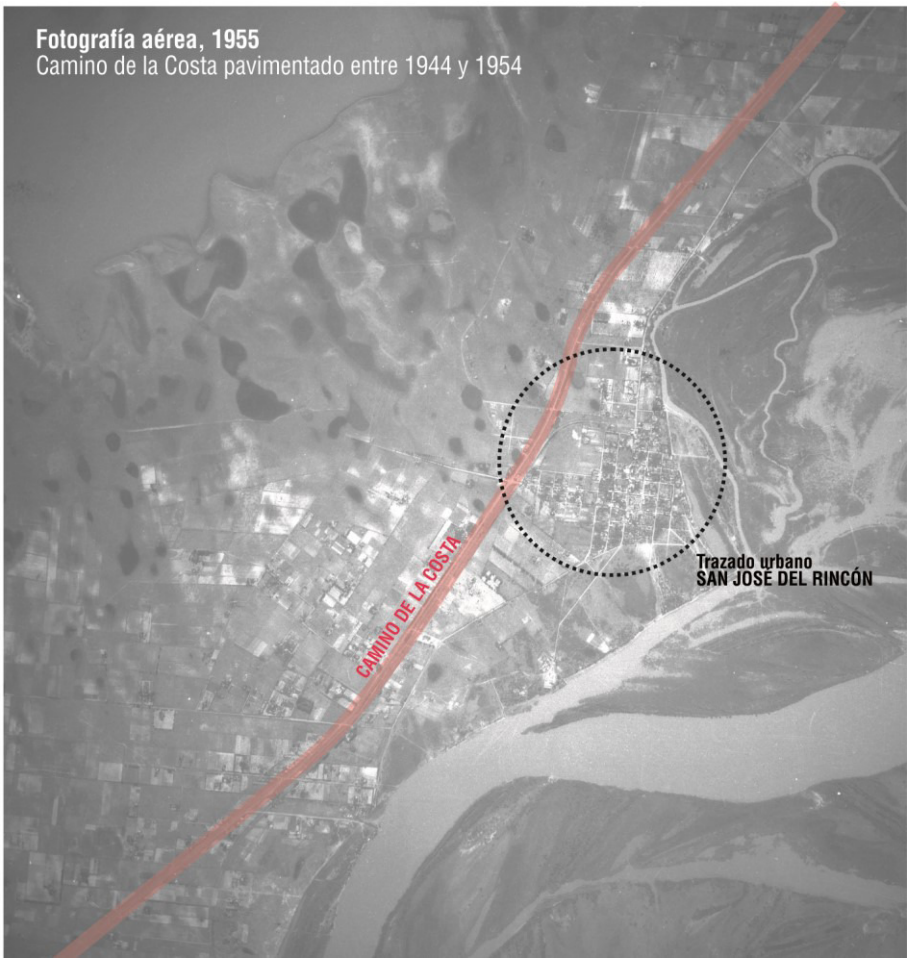


Figura 3.15: Trazado urbano del pueblo de San José del Rincón en la década de 1950. Fuente: intervención propia sobre relevamiento fotogramétrico del Instituto Geográfico Nacional, 1954/54.

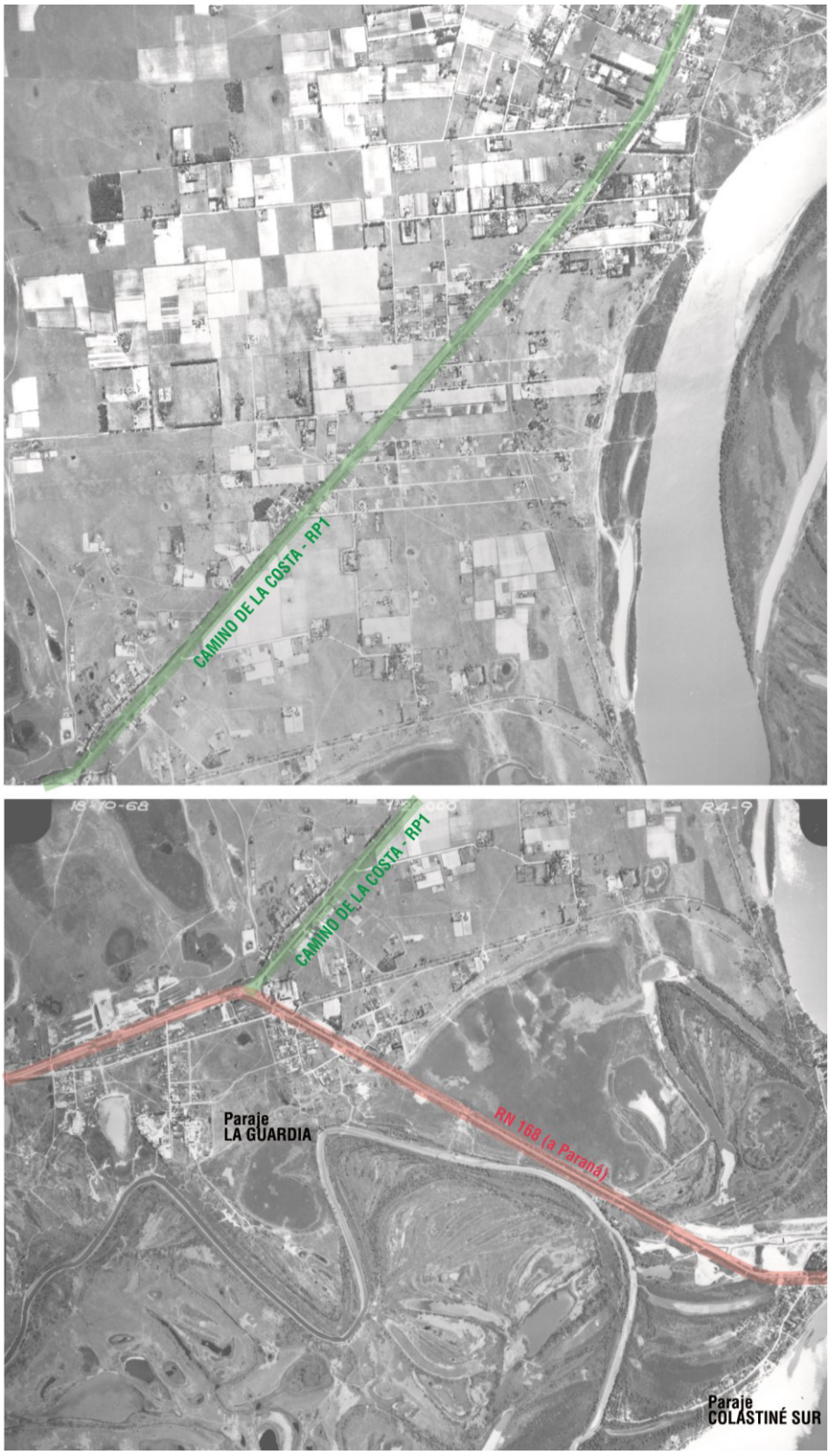


Figura 3.16: Crecimiento de la mancha urbana sobre RP1 y RN168 en la década de 1960.
Fuente: intervención propia sobre relevamiento fotogramétrico del Ministerio de Aguas de la Provincia de Santa Fe, 1968. Gentileza: Mario Gardiol.

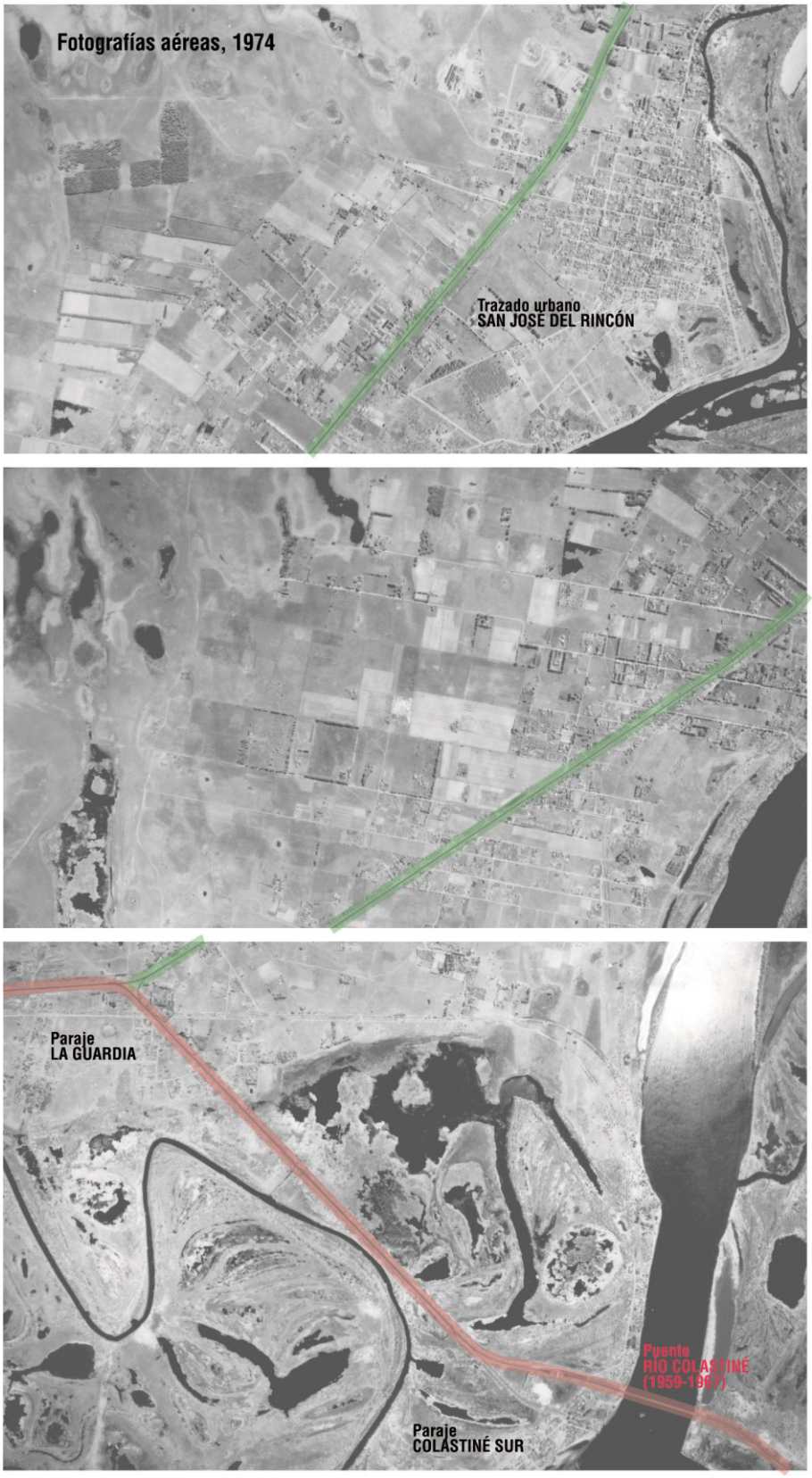


Figura 3.17: Crecimiento de la mancha urbana sobre RP1 y RN168 en la década de 1970.
Fuente: intervención propia sobre relevamiento fotogramétrico,1974. Gentileza: Mario Gardiol.

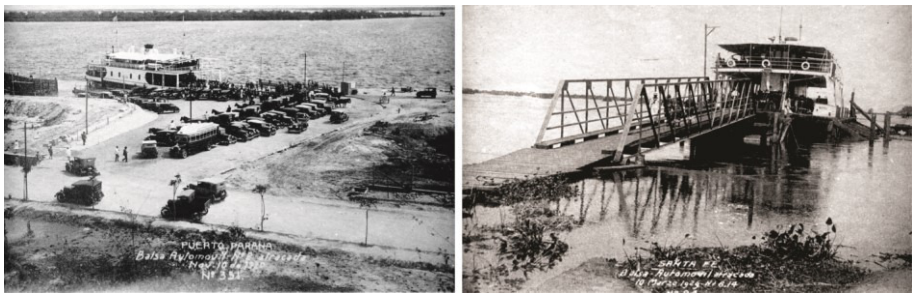


Figura 3.18: Derecha, balsa automóvil en Puerto de Paraná, 1929. Fuente: FUNDACIÓN HISTARMAR (2003). *Puerto de Paraná - Entre Ríos*. Buenos Aires: Fundación Histarmar. Recuperado de http://www.histarmar.com.ar/Puertos/Parana-ERios.htm. **Izquierda, balsa automóvil en Puerto de Santa Fe, 1929.** Fuente: PREFECTURA NAVAL ARGENTINA (s/f). *Prefectura de zona Bajo Paraná, Santa Fe*. Buenos Aires: Ministerio de Seguridad, Presidencia de la Nación. Recuperado de https://videoteca.prefecturanaval.gob.ar

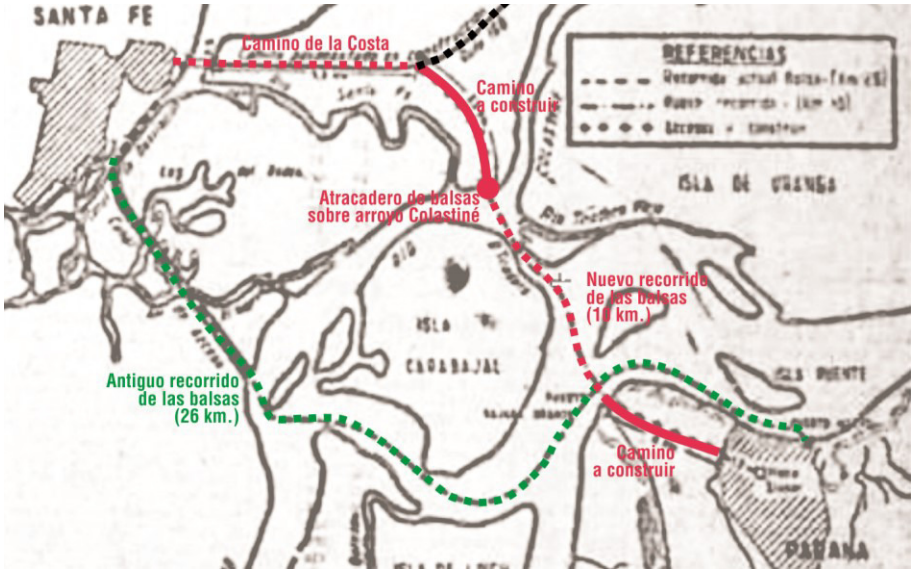


Figura 3.19: Origen de la RN168-B sobre el camino al atracadero de balsas en arroyo Colastiné. Fuente: Intervención propia sobre plano publicado en *Diario El Litoral*, 10/07/1940. El atracadero de balsas en el Colastiné, p. 3.

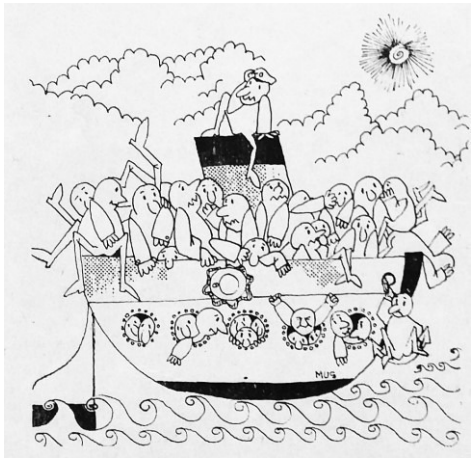


Figura 3.20: Humor gráfico en alusión a la obsolescencia del sistema de balsas para el cruce Santa Fe-Paraná. Fuente: *Revista Tiempo*, febrero de 1967, n°4.



Figura 3.21: Túnel Subfluvial Santa Fe-Paraná. Arriba-izquierda, construcción de los tubos en el dique seco; arriba-derecha, vista de la rampa de acceso al Túnel. Fuente: ENTE INTERPROVINCIAL TÚNEL SUBFLUVIAL (s/f). *Túnel Subfluvial "Raúl Uranga-Carlos Sylvestre Begnis". Santa Fe-Paraná.* Recuperado de http://www.tunelsubfluvial.gov.ar/. **Abajo, vista aérea del acceso oeste -Santa Fe.** Fuente: Archivo *Diario El Litoral*.

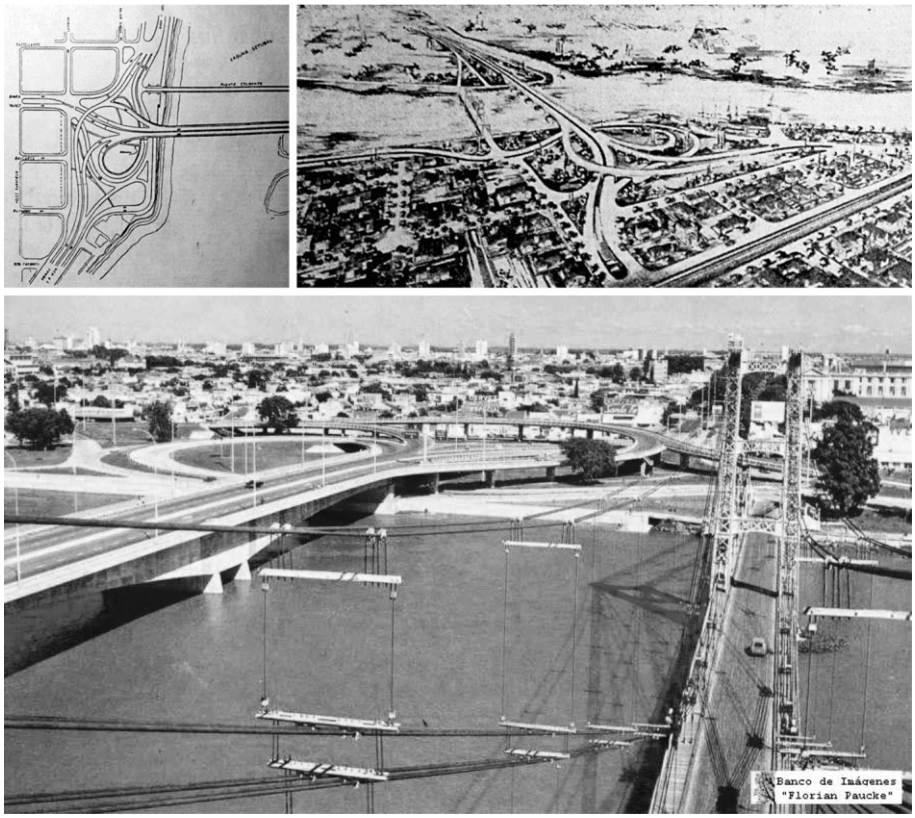


Figura 3.22: Puente y Viaducto Nicasio Oroño. Arriba-derecha, plano publicado en *Diario El Litoral*, 4/01/1971. El nuevo puente sobre la Setúbal, p. 4.; arriba-izquierda, anteproyecto publicado en *Diario El Litoral*, 4/10/1960. Fue decidida la construcción de un nuevo y moderno puente sobre la Laguna Setúbal, p.5.; abajo, vista aérea de ambos puentes sobre la Setúbal, 1975. Fuente: Banco de imágenes Florián Paucke.

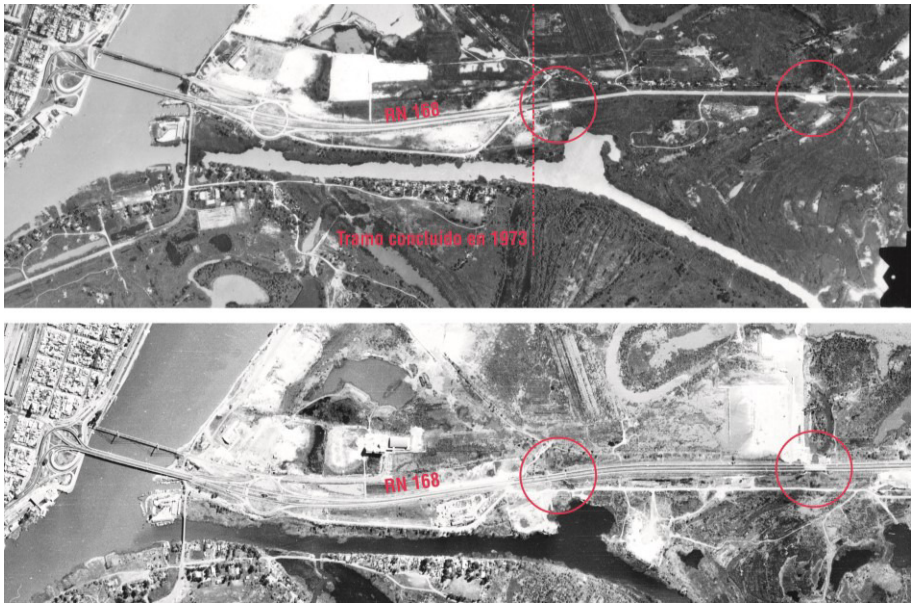


Figura 3.23: Fragmento de la Autovía 168 y puentes aliviadores. Arriba, construcción del primer segmento (1200 metros). Fuente: intervención propia sobre relevamiento fotogramétrico de Catastro de la Provincia de Santa Fe, 1974; **abajo, construcción segundo segmento (3500 metros).** Fuente, intervención propia sobre relevamiento fotogramétrico del Instituto Geográfico Nacional, 1980.



Figura 3.24: Crecimiento urbano de Santo Tomé (arriba) y Sauce Viejo (abajo) hacia 1950. Fuente: intervención propia sobre relevamiento fotogramétrico del Instituto Geográfico Nacional, 1954/54.

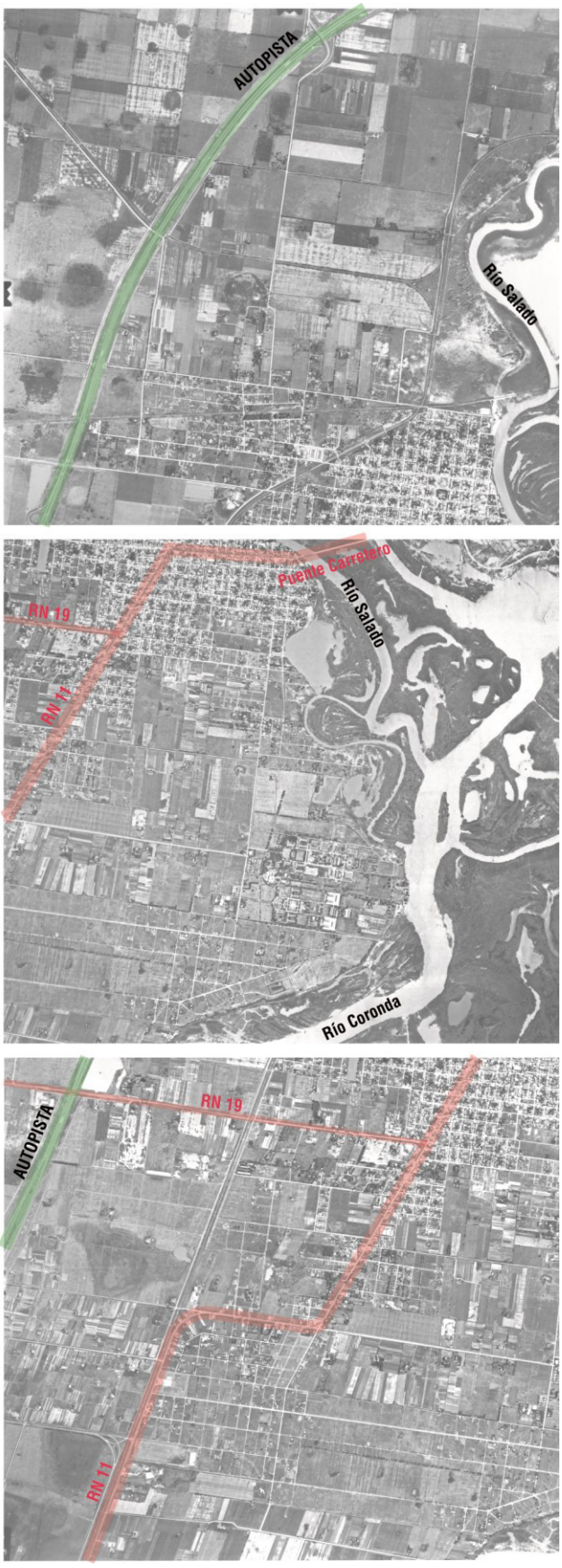


Figura 3.25: Crecimiento urbano de Santo Tomé hacia 1970.
Fuente: intervención propia sobre relevamiento fotogramétrico de la Dirección de Catastro de la Provincia de Santa Fe, 1973/74.

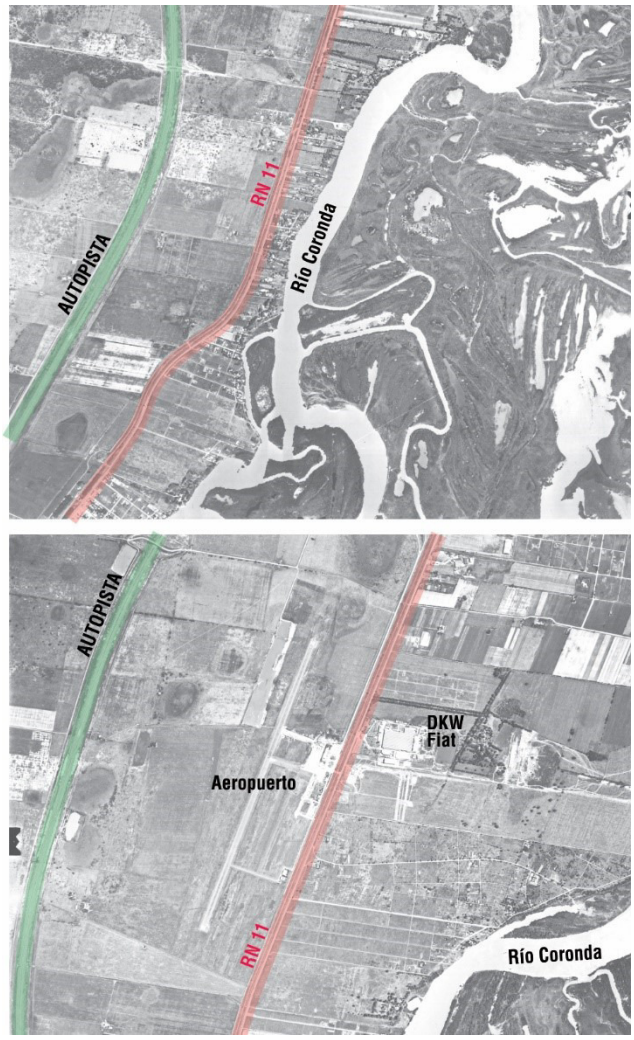


Figura 3.26: Crecimiento urbano de Sauce Viejo hacia 1970.
Fuente: intervención propia sobre relevamiento fotogramétrico de la Dirección de Catastro de la Provincia de Santa Fe, 1973/74.

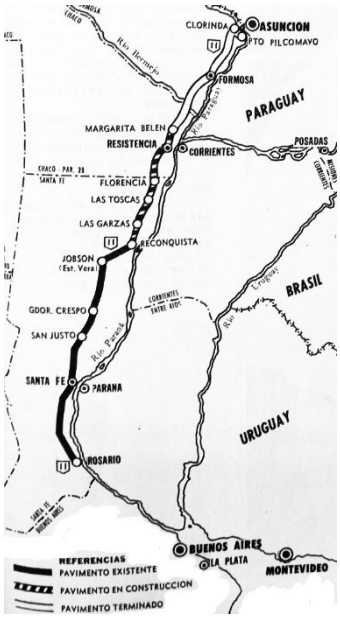


Figura 3.27: Trazado de la Ruta Nacional N°11.
Fuente*: Revista Parabrisas*, agosto de 1964, n°45, p. 51.

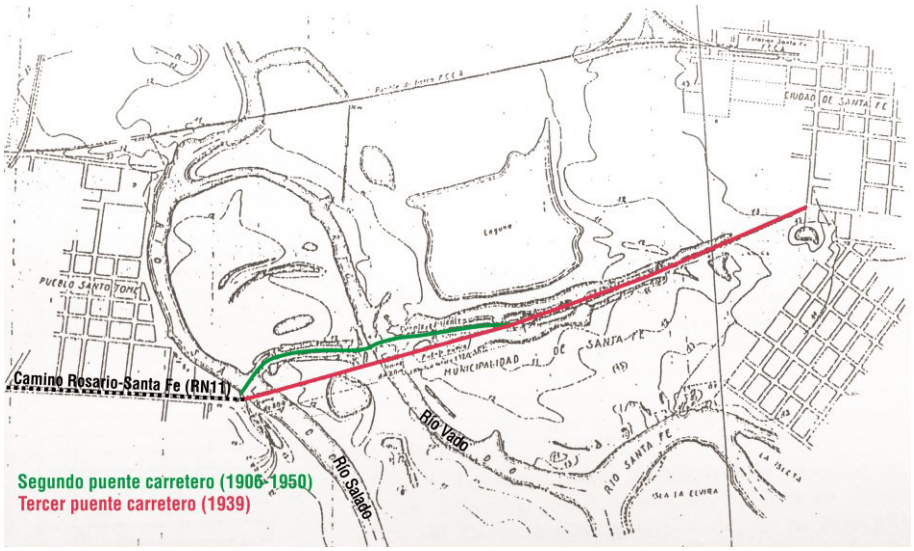


Figura 3.28: Ubicación del antiguo puente metálico y nuevo puente de hormigón sobre los ríos Salado y Vado. Fuente: KINDEL, Erwin (1939). *El nuevo puente sobre el Río Salado entre Santo Tomé y Santa Fe*. Buenos Aires, Argentina: Gruen y Bilfinger Soc. de Resp. Ltda, p. 6.



Figura 3.29: Arriba, antiguo puente metálico (izquierda) y nuevo puente de hormigón (derecha) sobre los ríos Salado y Vado. Fuente: *Boletín de la Dirección de Obras Públicas de la Provincia de Santa Fe*, 1941, pp. 44-45. **Abajo, uno de los arcos construidos sobre el cauce principal del Río Salado.** Fuente: *Revista Técnica y Arte,* junio-julio de 1940. Santa Fe: Asociación Técnicos Nacionales.

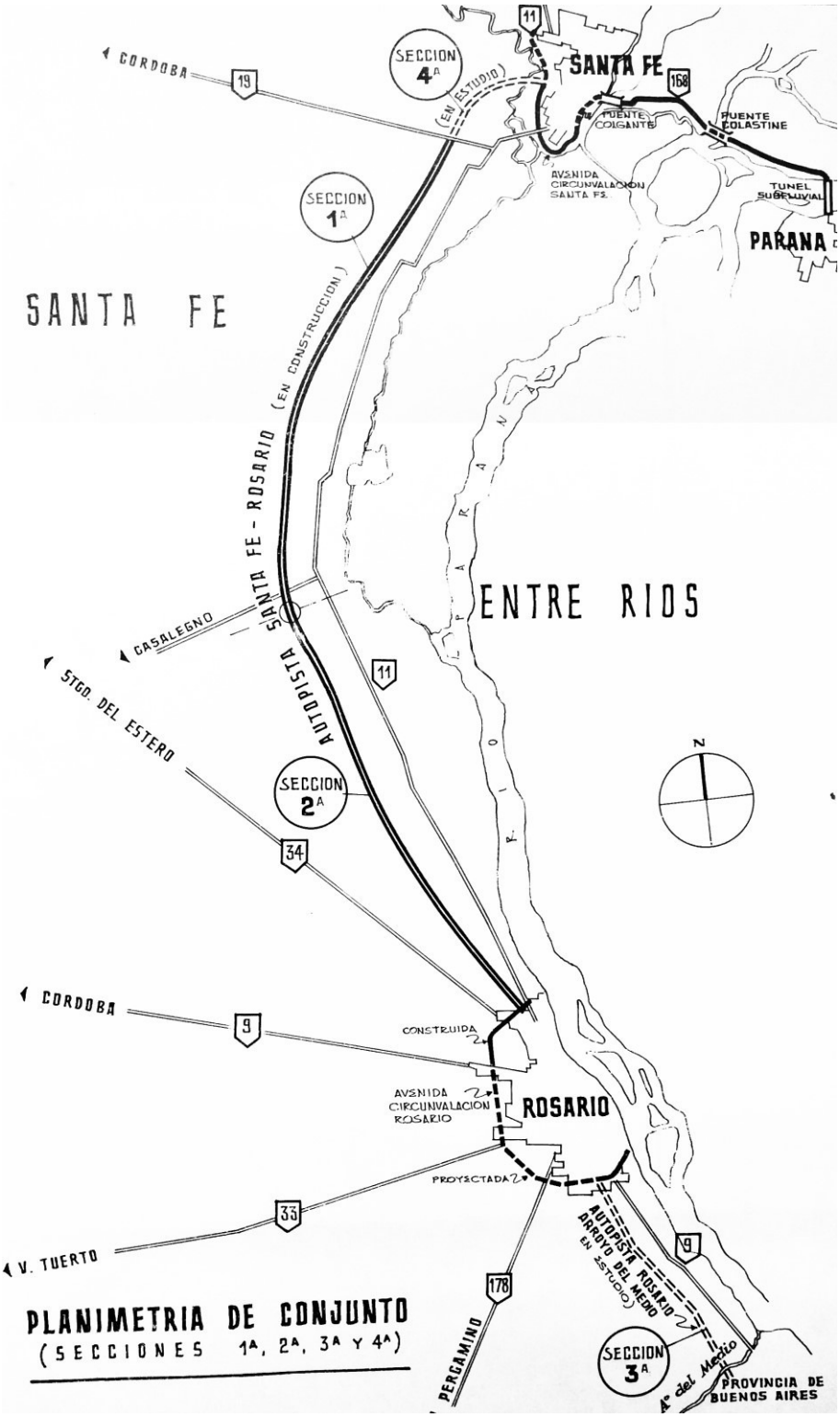


Figura 3.30: Trazado de la Autopista Santa Fe-Rosario-Arroyo del Medio. Fuente: DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD (1968). *Autopista Rosaric-Santa Fe-A° del Medic*. Santa Fe: Ministerio de Obras Públicas, Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

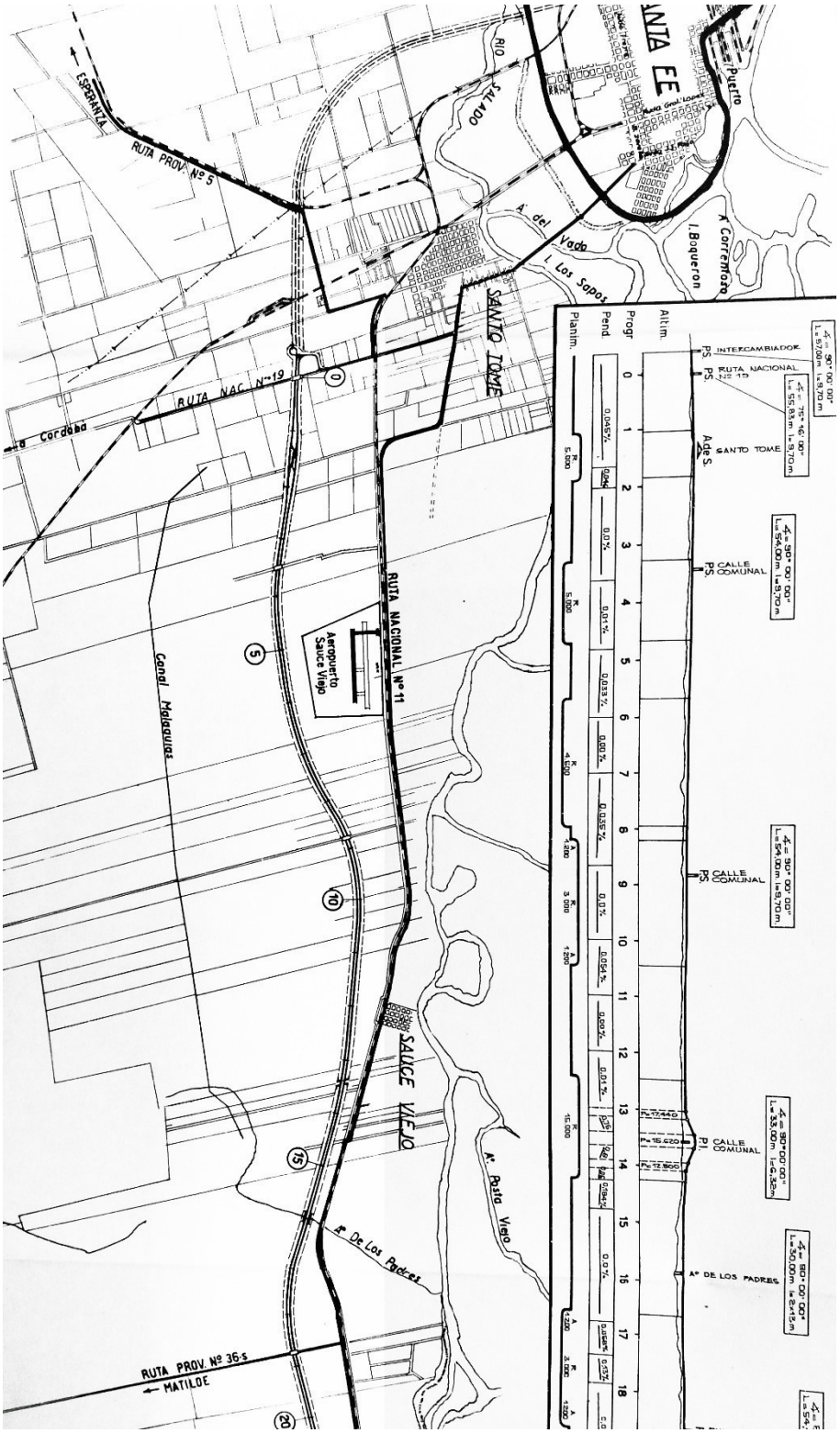


Figura 3.31: Detalle secciones I y IV de la Autopista Santa Fe-Rosario-Arroyo del Medio.
Fuente: DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD (1968). Autopista Rosario-Santa Fe-A° del Medio. Santa Fe: Ministerio de Obras Públicas, Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

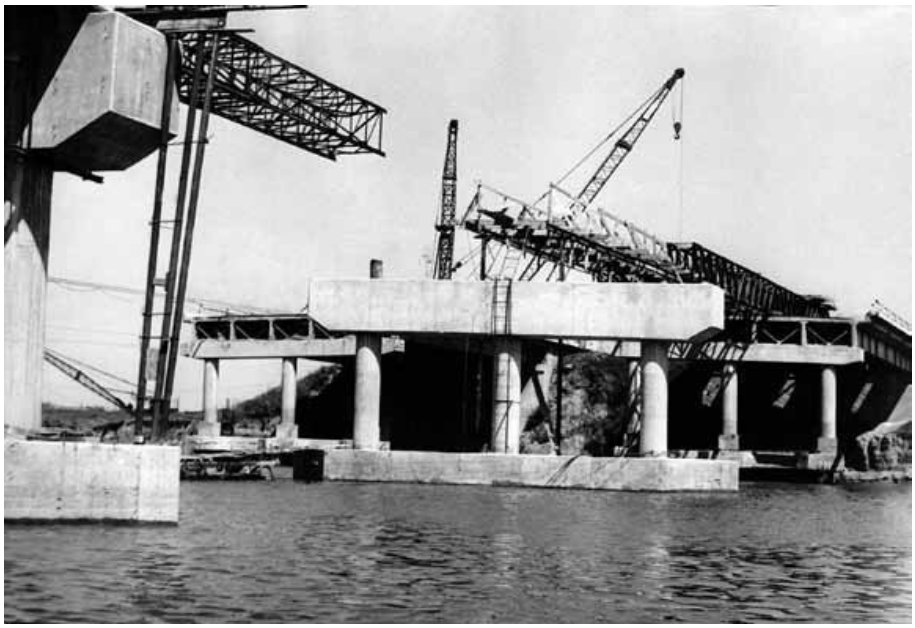


Figura 3.32: Puente en construcción sobre el Río Salado. Autopista Rosario-Santa Fe, 1970.
Fuente: Museo Histórico Provincial "Dr. Julio Marc". Tomada de MACOR, Darío (Dir.) (2011). *Signos santafesinos en el Bicentenario.* Santa Fe: Espacio Santafesino Ediciones, p. 442.

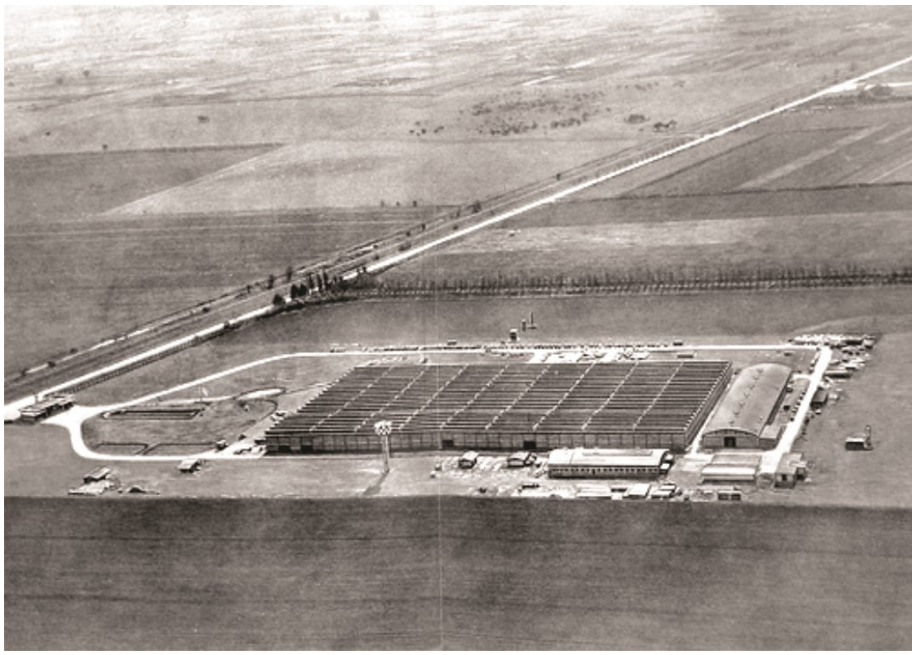


Figura 3.33: Planta Industrial IASFSA-DKW, instalada sobre la RN11 en la década de 1960.
Fuente: INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE S.A (1965) Memoria y balance general. Recuperado de
https://www.flickr.com/photos/autounion1965part2/albums/72157629278662316.



Figura 3.34: Nueva planta de la Industria Automotriz Santa Fe S.A. – Fábrica argentina de vehículos DKW Auto Unión, en la localidad de Sauce Viejo sobre la RN11. Fuente: INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE S.A (1965) Memoria y balance general. Recuperado de https://www.flickr.com/photos/autounion1965part2/albums/72157629278662316.



Figura 3.35: Modelo Auto Unión 1000S fabricado en la planta industrial de Sauce Viejo. Izquierda, publicidad. Fuente: *Revista Parabrisas*, agosto de 1964, n°45; derecha, test de evaluación. Fuente: *Revista Parabrisas*, julio de 1964, n° 44.

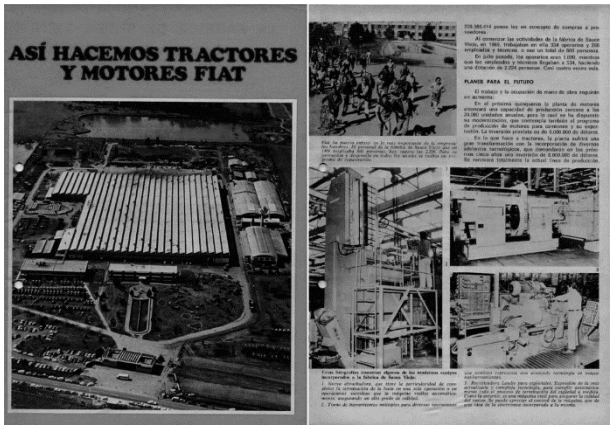


Figura 3.36: Publicación oficial, año 1973. Portada: planta industrial Fiat Concord SA en Sauce Viejo. Fuente: PESADOS ARGENTINOS (2017). *Documentos institucional FIAT*. Recuperado de http://pesadosargentinos.blogspot.com.ar/2015/09/anexo-documentos-fiat.html

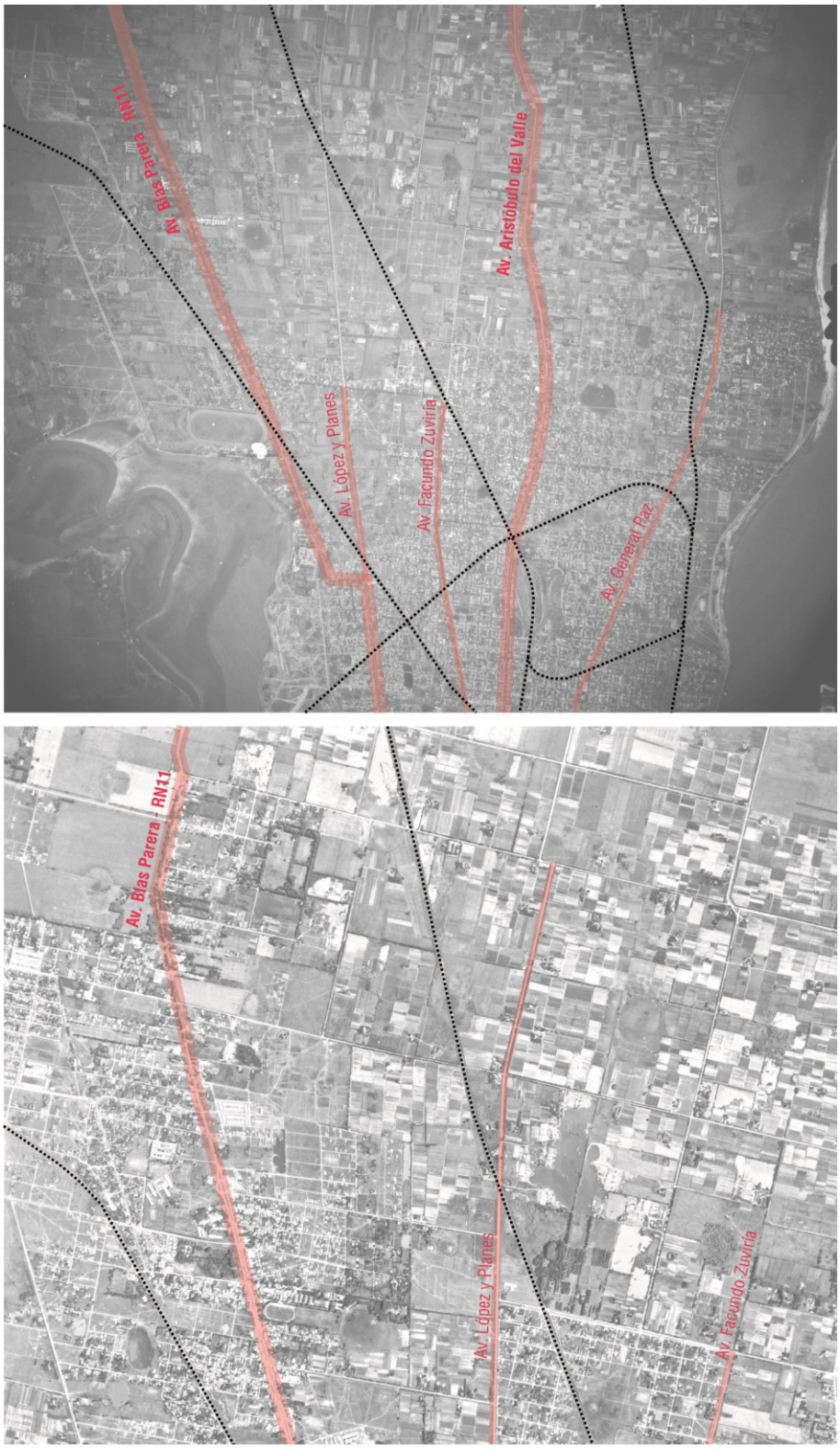


Figura 3.37: Expansión de la mancha urbana de la ciudad de Santa Fe en relación a las avenidas de acceso norte, entre 1950 y 1970. Fuente: Arriba, intervención propia sobre relevamiento fotogramétrico del Instituto Geográfico Nacional, 1954/55; abajo, intervención propia sobre relevamiento fotogramétrico de la Dirección de Catastro de la Provincia de Santa Fe, 1973/74.

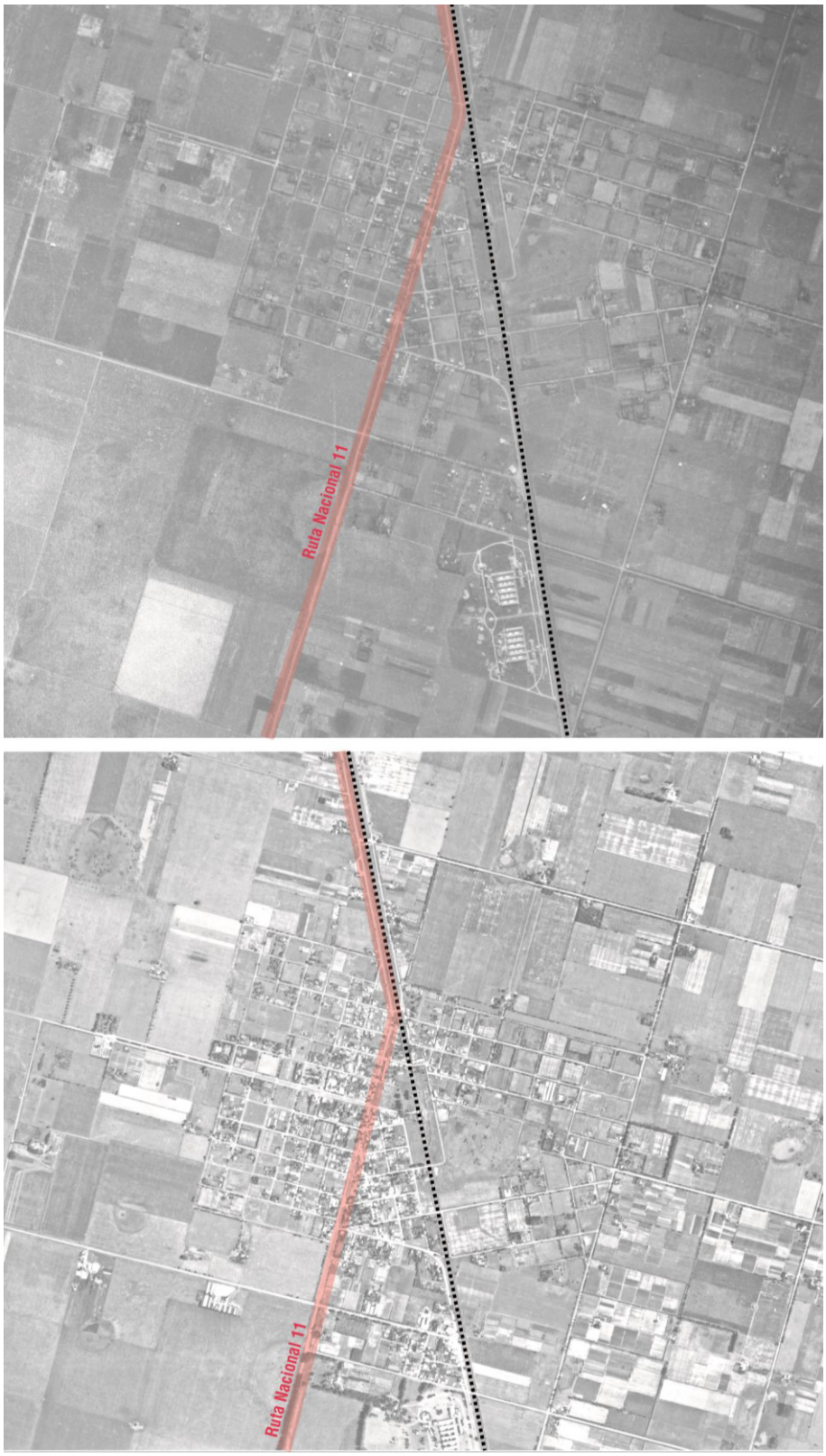


Figura 3.38: Crecimiento del trazado urbano del pueblo de Recreo, entre 1950 y 1970. Fuente: Arriba, intervención propia sobre relevamiento fotogramétrico del Instituto Geográfico Nacional, 1954/55; abajo, intervención propia sobre relevamiento fotogramétrico de la Dirección de Catastro de la Provincia de Santa Fe, 1973/74.



Figura 3.39: Crecimiento del trazado urbano del pueblo de Monte Vera, entre 1950 y 1970. Fuente: Arriba, intervención propia sobre relevamiento fotogramétrico del Instituto Geográfico Nacional, 1954/55; abajo, intervención propia sobre relevamiento fotogramétrico de la Dirección de Catastro de la Provincia de Santa Fe, 1973/74.

CAPÍTULO 4

LA TRAZA EN LA MANCHA

EXPANSIÓN Y FRAGMENTACIÓN, ENTRE AUTOVÍAS Y CALLES URBANAS

Introducción

Ya en este último capítulo, es posible afirmar que, en el período que transcurre entre principios de la década de 1980 y mediados de la segunda década del siglo XXI (en términos más cercanos al caso del GSF, entre el colapso del Puente Colgante y la sanción de la ley provincial que convirtió en ciudad a la localidad de San José del Rincón), los CEU se consolidaron, por un lado, en tanto escenarios de movilidades en conflicto, entre autovías y calles urbanas; por el otro, en tanto *continuum* urbanos-rurales donde las infraestructuras viales se convirtieron en las nuevas centralidades de aquellos territorios expandidos y fragmentados. La década de 1980, en efecto, representa un punto de inflexión en la coyuntura posmodernista (postdesarrollista o postindustrial), iniciando un período -que todavía continúa- en el que el discurso de la fragmentación socio-espacial, como se ha intentado mostrar en el capítulo 1, se instala en los marcos teóricos de los estudios urbanos.

En primer lugar, en **"Mercado, áreas de expansión y corredores urbanos (1976-2018)"**, se busca ofrecer una breve reconstrucción del contexto nacional y regional de esos años, así como también un apretado primer análisis del modo en cómo Santa Fe fue expandiéndose y fragmentándose en el transcurso de ese mismo marco temporal. Primero, sobre todo durante la hegemonía -casi- indiscutida del modelo neoliberal (1976-2001), en donde la desregulación del Mercado y la paulatina desarticulación del Estado de Bienestar se vieron acompañadas por diversos procesos, como el de la construcción de autopistas urbanas, el de la multiplicación de los barrios cerrados en las zonas periurbanas y el de la creciente consolidación de las Áreas de Expansión Urbana (AEU), incluso entre las ciudades medias. En segundo lugar, tras la crisis de 2001, durante el período en el que se intentó reconfigurar alguna de las herencias neoliberales a partir de medidas "neokeynesianas", como el Plan Pro.Cre.Ar, pero en la que los procesos iniciados en las años anteriores no parecen haber experimentado significativas variaciones. En efecto, la expansión y la fragmentación de las ciudades, con la consolidación de vías de circulación rápida, de Áreas de Expansión Urbana y de estos espacios superpuestos y mixturados (los *continuum* urbanos-rurales) a los aquí se denomina CEU, parecen ser todo un signo de nuestros tiempos.

En segundo lugar, en "**La consolidación de los Corredores de Expansión Urbana del GSF",** al igual que ya se ha realizado en los dos capítulos anteriores, se presenta un estudio específico del crecimiento y la expansión de los CEU en el caso del GSF: el Corredor Litoral de Borde (CLB), el Corredor Litoral Este (CLE), el Corredor Litoral Sur (CLS) y los Corredores Interiores Norte (CIN). Estos CEU, que comenzaron a adquirir diversas características dominantes durante el período analizado en el capítulo anterior, experimentarán nuevas transformaciones durante esta última etapa. Transformaciones, esta vez, ya no focalizadas en la definición de las infraestructuras

viales sino, fundamentalmente, en la expansión del tejido urbano. Por estos años, los procesos de urbanización se han visto condicionados por la incidencia creciente del mercado, es decir, por la dinámica de acumulación capitalista en las prácticas de producción y reproducción del espacio, entre estrategias de integración territorial y dinámicas espaciales de reconfiguración local. En este contexto, los CEU se convirtieron en escenarios de un nuevo modo de habitar lo urbano, en la superposición de un espacio en donde las altas velocidades de la movilidad regional, nacional e internacional conviven con la movilidad urbana cotidiana de la mancha en expansión.

Durante este período, como se dijo, las obras de defensas hídricas ocuparon un lugar central en las políticas urbanas del GSF, fundamentalmente tras las inundaciones de los años 1982-83, 1986, 1992, 2003 y 2007. Por un lado, en el CLB a través de la reconstrucción de la Avenida Costanera sobre la Laguna Setúbal y la Avenida Circunvalación Oeste sobre el Río Salado; dos intervenciones que profundizaron las diferencias, si se permite la expresión, entre el “frente y contrafrente” de la ciudad de Santa Fe. Por otro lado, en el CLE a través de la concreción de los anillos defensivos que impulsaron la posterior ocupación -ya no esporádica, de “fin de semana”, sino permanente- de aquellas áreas anegadizas. Al mismo tiempo, se concretaron algunas obras pendientes que habían sido proyectadas y anunciadas en el período anterior, como el ensanche de las avenidas “Leandro Alem” y “27 de Febrero” (CLB), la finalización de la Autovía 168 (CLE) y la conversión en Autovía de la RN19 (CLS); todas ellas, en el marco de un sistema vial dirigido a conectar la Mesopotamia con el resto del país y, fundamentalmente, a partir de la incorporación del GSF en el trazado del Corredor Bioceánico Central. Finalmente, una serie de intervenciones urbanas fueron dirigidas a resolver la conflictividad emergente entre la expansión de la mancha urbana y la creciente movilidad vehicular. Entre estas obras, pueden incluirse la reconstrucción del Puente Colgante, el trazado de la colectora paralela a la Autovía 168 y la reconversión de la RP1 (CLE); la conversión de la RN11 en avenida -en el tramo comprendido entre el norte de Santa Fe y la ciudad de Recreo- (CIN); y una serie de estrategias que, aún débiles en su capacidad para enfrentar los problemas derivados de la creciente automovilidad, se reproducen exentos de planes integrales de reconversión urbana.

1. Mercado, áreas de expansión y corredores urbanos (1976-2018)

1.1. Neoliberalismo, autopistas urbanas y barrios cerrados

Durante la etapa estudiada en el capítulo anterior, es decir, entre principios de la década 1930 y mediados de la década de 1970, la población argentina pasó de unos de 12 millones a 25,7 millones de habitantes, experimentando una tasa de crecimiento bastante inferior a la que se había dado durante el período agroexportador, sobre todo a causa de la disminución de las corrientes inmigratorias[484]. La desaceleración en el crecimiento poblacional, sin embargo, se vio acompañada por aquel fenómeno al que José Luis Romero distinguió como la "masificación" de las ciudades latinoamericanas. Un proceso de migración interna por el cual los habitantes de la campaña, aquejados por las penurias económicas derivadas de la crisis del modelo anterior, comenzaron a trasladarse hacia las ciudades. Tal como señala el propio autor:

> Pero, como en el caso de la explosión social de fines del siglo XVIII, la que se produjo después de la crisis de 1930 consistió sobre todo en una ofensiva del campo sobre la ciudad, de modo que se manifestó bajo la forma de una explosión urbana que transformaría las perspectivas de Latinoamérica. Ciertamente hubo muchas ciudades que no alteraron su ritmo de crecimiento y muchas permanecieron estancadas. Pero Latinoamérica asistió al despegue de cierto número de ciudades, algunas de las cuales alcanzaron muy pronto la categoría de metrópolis; otras, en cambio, comenzaron entonces su desarrollo, pero en condiciones tan favorables que asumieron precozmente una condición de grandes ciudades en potencia y demostraron que lo llegarían a ser en un plazo no muy largo. De todos modos, unas y otras se transformaron en polos de tal significación en su región y en su país que influyeron decisivamente sobre el conjunto. Las regiones y los países giraron, aún más que antes, alrededor de las grandes ciudades, reales o potenciales. Y cada una de ellas constituyó un foco sociocultural original en el que la vida adquirió rasgos inéditos[485].

En el caso específico de la Argentina, se produjo una creciente concentración de la población en las zonas urbanas ubicadas sobre las costas del Río Paraná y del Río de la Plata; más en particular, en lo que comenzaría a ser denominado como el Área Metropolitana de la ciudad de Buenos Aires (AMBA)[486]. Esta región, de unos 2.680

[484] Lo que puede apreciarse en la mengua del porcentaje de población de origen extranjero, que representaba el 30% del total en el Censo de 1914 y alcanzaba sólo el 9,5% en el de 1970. Cfr. FERRER, Aldo (2004). *La economía argentina… Op.cit*, pp. 274-275.

[485] ROMERO, José Luis (2010). *Latinoamérica: las ciudades…Op.cit*., p. 321.

[486] Sin embargo, si se tiene en cuenta la categoría de metrópolis "potenciales" y se presta atención al frente fluvial conformado por los ríos antes mencionados, también se podría añadir aquí a la ciudad de Rosario, una urbe que ya había crecido de manera muy significativa durante el período agroexportador, siendo el principal puerto de la provincia de Santa Fe. En efecto, Rosario había pasado de 23.169 habitantes en 1869 a 222.592 en 1914, multiplicándose por

km^2 (o sea, menos el 1% del territorio nacional), contenía el 25,8% de la población total en 1914, el 29,4% en 1947, el 33,6 en 1960 y el 35,7% en el Censo de 1970[487], ya que para esa fecha concentraba alrededor de 8 millones de habitantes, casi el 45% de la población urbana de todo el país[488]. ¿A qué se debía este incremento? Como indica Romero, a diferencia de lo ocurrido durante el período agroexportador, en el cual Buenos Aires y sus alrededores crecieron gracias a la llegada de los inmigrantes extranjeros, este período se caracteriza por una importante migración interna[489], ya que, entre 1947 y 1970, se incorporaron al AMBA alrededor de dos millones de personas provenientes del interior del país, sobre todo de las áreas rurales de la región pampeana y el Litoral. Lo que, en palabras de Mario Rapoport, contribuyó a consolidar cierta "tendencia macrocefálica" de las capitales argentinas; o, según la expresión de Alejandro Bunge, dio origen a un "país abanico". Pues el proceso de industrialización y de infraestructura vial que se había llevado adelante en la Argentina tras la crisis del '30 aceleró una tendencia que había venido consolidándose de la mano de los trenes y los puertos[490].

Asimismo, cabe señalar que este movimiento *centrípeto*, por el cual los habitantes de la Argentina tendían a concentrarse cada vez más en las capitales y centros urbanos,

tres hasta 1970, cuando el Censo Nacional registró 697.257 habitantes. En el transcurso de un siglo, por lo tanto, la población de la ciudad había aumentado 30 veces.

[487] Entre 1914 y 1947, el AMBA experimentó un aumento poblacional del 132% y, entre ese último año y 1970, del 76%. El crecimiento poblacional promedio del resto del país entre esos mismos años fue, respectivamente, del 90% y del 34%. A partir de ese momento, y hasta el 2010, la participación porcentual del AMBA comenzará a disminuir paulatinamente.

[488] La población urbana argentina, que venía incrementándose en forma sostenida, pasó del 73,8% en el Censo Nacional de 1960 al 79% en el de 1970. Además del AMBA, los centros y áreas urbanas intermedias -como el Gran Rosario, el Gran Córdoba, el Gran Mendoza y el Gran La Plata- también aumentaron en número y población.

[489] A lo que se sumará también el flujo de inmigrantes provenientes de los países limítrofes, tal como queda constatado en el Censo Nacional de 1970, en el cual se registró -como ya se dijo- que el 9,5% de la población era de origen extranjero. De esa cantidad, el 22% provenía de los países vecinos, y 6 de cada 10 se instalaba en el Gran Buenos Aires.

[490] "Aunque la urbanización ligada a los servicios precedió, en el caso de la Argentina, a lo más intenso del proceso de industrialización, este último contribuyó a acelerarla. El Gran Buenos Aires se convirtió en el centro de localización industrial por varios motivos, entre los que se destacaban la existencia de un mercado numeroso, concentrado y con buen poder adquisitivo, abundancia de mano de obra, fácil acceso desde el interior por el ferrocarril y hacia el exterior por el puerto, y la presencia de una gran infraestructura. Estas características devenían de un proceso histórico iniciado más de un siglo atrás y consolidado en la etapa del modelo agroexportador. El economista Alejandro Bunge había llamado la atención sobre este tema, calificando a la Argentina como un "país abanico", en el cual un 20% del territorio, comprendido por un semicírculo con el centro de la Capital Federal y un radio de 580 kilómetros, concentraba el 67% de la población, el 87% de la superficie sembrada con cereales y lino, el 67% del ganado bovino, el 54% de la extensión de las líneas férreas, el 71% de las líneas telefónicas, el 79% de los automóviles y el 78% de las inversiones en industrias extractivas y manufactureras". RAPOPORT, Mario (2010). *Historia económica…Op.cit.*, p. 275.

fue acompañado por un movimiento *centrífugo*, por el cual las Áreas de Expansión de esas urbes comenzaron a adquirir una mayor importancia relativa respecto de la ciudad central. Fenómeno que comenzó a darse paulatinamente en ciudades medias como Córdoba, San Miguel de Tucumán, Mendoza y Rosario, y que puede observarse con notable claridad en el caso de la ciudad de Buenos Aires. En efecto, mientras que el conjunto del AMBA creció en las proporciones que se han indicado más arriba, la población de la ciudad central aumentó lentamente entre 1914 y 1947, para disminuir -de manera leve- entre este último Censo y el de 1970[491]. Lo que dio lugar a un creciente proceso de suburbanización, favorecido por la mejora de la infraestructura vial y de los transportes[492], y en línea con lo que podía observarse también en otros lugares del mundo (aunque con significativas diferencias, tal como se ha intentado dejar en claro en el primer capítulo de esta Tesis), con el caso paradigmático de los Estados Unidos. En tal sentido, cabe señalar que la participación de la población de la ciudad de Buenos Aires sobre la población total del AMBA declinó en forma paulatina: del 77,4% en 1914, al 63,1% en 1947 y al 35,5% en 1970. De igual manera, la participación de la población de la ciudad se redujo sobre el total de la población del país, pasando del 20% en 1914, al 18,9% en 1947 y al 12,7% en 1970.

Al final de ese período, durante la década de 1970, el mundo entero experimentó una serie de cambios importantes, sobre todo cuando el modelo del Estado de Bienestar comenzó a mostrar algunas falencias. Situación que se vio acompañada por la "crisis del petróleo" (1973), una crisis a partir de la cual este recurso estratégico incrementó su valor de manera significativa. En efecto, los países de la OPEP (Organización de Países Exportadores de Petróleo) comenzaron a obtener enormes ganancias de la venta de ese recurso, dando inicio a un ciclo en el que los *petrodólares* fueron invertidos en el sistema financiero internacional, produciendo una inédita situación de liquidez. Lo que también favoreció el endeudamiento de aquellos países "en vías de desarrollo". En ese escenario, irrumpió en la Argentina el neoliberalismo, produciendo un viraje respecto de la etapa de industrialización y desarrollo que se había iniciado en 1930. En otras palabras, fue quedando atrás el Estado de Bienestar y la promoción de la industria nacional, y fueron materializándose a aquellos principios que postulan

[491] En 1914, Buenos Aires tenía 1.575.814 habitantes; en 1947, ese número ascendía a 2.981.043; la máxima cifra registrada hasta el momento, siendo incluso superior a la del Censo de 2010. En los Censos 1960 y 1970, la población registrada fue un poco menor: respectivamente, de 2.966.634 y de 2.972.453 habitantes.

[492] En particular, por los trenes de pasajeros y los colectivos: "El cambio de gestión del transporte urbano también favoreció ese proceso. La nacionalización de los ferrocarriles implicó un drástico cambio en la política de tarifas, que se mantuvieron bajas en relación con el aumento del costo de vida. Esta política permitió que los trabajadores de menores ingresos tuvieran mayor accesibilidad a las tierras periféricas del Gran Buenos Aires dio lugar a una difusión masiva del "colectivo". Se incrementó el número de viajes y se formó una red de colectivos que penetró en los intersticios de la periferia simultáneamente con el fraccionamiento de loteos urbanos". RAPOPORT, Mario (2010). *Historia económica…Op.cit.*, p. 326.

las bondades del mercado, fomentan la desregulación de la economía y proponen el apartamiento del Estado del diseño de las políticas públicas.

Tras la debacle política y económica acaecida luego de la muerte de Perón (1974), y tras el golpe de Estado del 24 de marzo de 1976, la dictadura liderada por Jorge Rafael Videla (1976-1981) adoptó una serie de medidas con el fin de "abrir" la economía argentina, promoviendo las importaciones y la conformación de una "Patria financiera", lo que fue en desmedro de la industria nacional[493] y produjo un aumento creciente de la desocupación y la pobreza[494]. Todo ello, en el marco de la represión y el terrorismo de Estado. Estas políticas tuvieron consecuencias muy negativas para la Argentina, siendo uno de los rasgos más salientes de este período el exponencial aumento de la deuda externa[495]. Lo que durante las décadas siguientes condicionará las capacidades del Estado para llevar adelante políticas capaces de fortalecer el crecimiento y el desarrollo del país.

Sin embargo, no todos los sectores se vieron afectados de la misma manera por las políticas neoliberales promovidas por Martínez de Hoz (cuya principal convicción era la de la necesidad de disminuir el Estado a su mínima expresión). En efecto, si bien el sector de la construcción experimentó una contracción en el período comprendido entre 1975 y 1983, "su comportamiento reconoció una etapa de auge hasta 1980, debido a grandes y discutidas obras públicas de infraestructura"[496]. Obras que no sólo incluyeron diversas represas hidroeléctricas en acuerdo con Brasil, Paraguay[497] y la

[493] En el sector metalúrgico, por ejemplo, se produjo una gran disminución de los complejos industriales entre 1975 y 1982 (de un número cercano a las 100 mil empresas se pasó a poco más de 24 mil), lo que también redundó en la disminución de los obreros empleados por dichas empresas: de 500 mil trabajadores metalúrgicos registrados en 1975 se pasó a 350 mil en el año 1982. Cabe recordar que, en caso del GSF, es el momento del cierre de la fábrica FIAT.

[494] Según los datos ofrecidos por Mario Rapoport, el aumento de la desocupación y el deterioro del poder adquisitivo de los salarios hizo que la "pobreza crítica" se multiplicara casi por 10 entre 1974 y 1982, pasando del 2,6% al 25,3% si se toma en cuenta el número de hogares pobres y del 3,2% al 28,0% si se toma en cuenta a la población que habitaba en esos hogares. Cfr. RAPOPORT, Mario. *Historia económica…Op.cit.*, pp. 677-678.

[495] "La deuda externa de América Latina aumentó rápidamente en el decenio de los años 70 y principios de los 80. En 1960, la deuda global de la región era de 7.200 millones de dólares y en 1970 había trepado a 20.900 millones de la misma moneda, es decir, había sufrido un incremento del 290%. Pero en 1980 se debían 243.000 millones de dólares, lo cual significaba un alza del 1.162% con respecto a 1970 y de 3.373% si se la compara con 1960… Entre 1973 y 1982, el aumento de la deuda en la Argentina, Brasil y México fue del orden del 600% al 850%" RAPOPORT, Mario (2010). *Historia económica…Op.cit.*, pp. 605-606. En términos de cifras, la deuda externa de la Argentina se incrementó de 4.890 millones de US$ en 1973 a 43.634 millones en 1982.

[496] RAPOPORT, Mario (2010). *Historia económica…Op.cit.*, pp. 654.

[497] "A partir de septiembre de 1977, se dieron los primeros pasos hacia la cooperación. Luego de varias reuniones tripartitas y encuentros a nivel de asesores, el 19 de octubre de 1979, Argentina, Brasil y Paraguay firmaron el Acuerdo Tripartito sobre Corpus [Christi] e Itaipú, por

Unión Soviética (URSS)[498], sino también aquellas vinculadas al campeonato Mundial de fútbol realizado en 1978, a una serie de obras destinadas a ampliar la Red vial Nacional a lo largo y a lo ancho de todo el país[499], y a un sistema de autopistas urbanas en la ciudad de Buenos Aires.

Este plan, encarado por la administración municipal de Osvaldo Cacciatore a partir de 1977, se encontraba inspirado en *La ciudad arterial*, un libro publicado en 1970 por Guillermo Laura[500], quien ocupó el cargo de Secretario de Obras Públicas y Urbanismo

el cual se definía la cota de la represa hidroeléctrica de Corpus y se establecía el potencial a utilizarse de la represa de Itaipú". *Ibíd.*, p. 636.

[498] "Las relaciones argentino-soviéticas no tomaron el curso que hacía prever la ideología de los militares de la dictadura. En agosto de 1977, Videla ratificó los convenios negociados por [José Ber] Gelbard que, desde entonces, adquirieron vigencia y, entre 1976 y 1979, las exportaciones hacia Moscú se duplicaron, mientras que siguieron en ejecución obras hidroeléctricas con participación soviética, como Salto Grande, se realizaron estudios de factibilidad para la construcción de una gran represa en el Paraná Medio y se acordó la provisión de turbinas para otras centrales hidroeléctricas". *Ibíd.*, p. 640.

[499] "Promediando la década [de 1970], la red principal de carreteras de la República Argentina era integrada por un sistema de caminos troncales, los cuales constituían la Red Nacional, con una longitud de 47.619 km., y otro sistema complementario de 67.314 km. correspondientes a la red primaria provincial, abarcando 114.933 km. en su conjunto. La red Nacional sumaba 24.694 km. de caminos pavimentados y 7.773 km. con calzada mejorada, o sea, un 68% de caminos de tránsito permanente. La red primaria provincial comprendía 16.784 km. de pavimento y 15.253 km. de calzada mejorada, o sea, un 47% de caminos de tránsito permanente. El gobierno militar que tomó el poder el 24 de marzo de 1976 encontró un sistema vial en proceso de reconversión. A esa fecha, cerca de un 39% de las obras viales presentaban una marcha normal. El resto de los trabajos se encontraban paralizados por diversas causas. [...] La DNV adoptó una serie de medidas tendientes regularizar la marcha de las vías demoradas, alcanzándose la normalización en septiembre de 1976. Como consecuencia de ello, se logró una rápida reactivación de las obras por entonces en ejecución, lográndose en poco tiempo la puesta en marcha de las tareas paralizadas. El Plan Analítico de Trabajos Públicos para el año 1977, correspondiente a la DNV, preveía una inversión de 108.703 millones de pesos. Este Plan correspondía a 198 obras, de las cuales 171 cubrían una longitud del orden de los 6.600 km. en caminos, entre reconstrucciones de pavimentos y obras nuevas, y 674 km. en obras nuevas de autopistas y caminos multitrochas". PAZOS, Norberto (2010), *Ingeniería argentina...Op.cit.*, pp. 113-115. En el territorio de la provincia de Santa Fe, si se toman los datos actualizados al 31 de diciembre de 1976, la Red Nacional comprendía un total de 2.681 km.: 1.989 de pavimento superior, 303 de pavimento económico y 389 de calzada natural. La Red primaria Provincial, por su parte, se extendía a lo largo de 5.669 km.: 1763 de pavimento, 4 de calzada mejorada y 3.902 de calzada natural.

[500] Cfr. LAURA, Guillermo (1970). *La ciudad arterial. Esquema para el desarrollo futuro del transporte en la ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires: Artes Gráficas Cassese-Carrá. Una versión simplificada de este libro puede hallarse en una conferencia dictada por LAURA, en 1976, en una actividad organizada por la Asociación Argentina de Carreteras. En esa ocasión, el disertante señaló que el principal problema al que se enfrentaba el urbanismo de esos años era el del marcado "desequilibrio tecnológico" que existía entre las ciudades y los automóviles, los cuales habían progresado de manera mucho más acelerada que las urbes. "Frente a estos problemas, la propuesta es la construcción de la Ciudad Arterial, que más que un esquema ideal, es la organización de un proceso evolutivo de transformación gradual de la ciudad-aldea en la gran metrópoli moderna. La Ciudad Arterial es un proceso autofinanciable de modificación de la estructura circulatoria urbana. No es una concepción teórica tal como se proyectaría si se pudiera prescindir de todo lo existente, sino que es el programa de acción para inyectar en la ciudad-aldea, los elementos de la ciudad moderna". LAURA, Guillermo (1976). La Ciudad Arterial. Un nuevo esquema económico e institucional para la solución del transporte urbano. *Revista Carreteras*, (78), 20-24. En los años siguientes, entre 1978 y 1979, Patricio RANDLE

entre 1976 y 1982. En total, el proyecto incluía una red de 9 autopistas urbanas (AU) a partir de la cual se pretendía mejorar el flujo vial dentro del área central y del área metropolitana, dado el intenso crecimiento que había experimentado por aquellos años el parque automotor. Tal como indica Norberto Pazos:

> En 1980, a cuatrocientos años de su fundación, la ciudad de Buenos Aires se enfrentaba con uno de los problemas más característicos de las grandes ciudades. Se trataba del adecuado ordenamiento de su caudal de tránsito, el que se desplazaba por una red de 2.500 km. compuesta por sus calles y avenidas. Esa trama contenía el rodado de un parque automotor que había experimentado, entre 1950 y 1980, un crecimiento de 50.000 a 1.500.000 unidades en el área metropolitana. Ante el problema planteado, la municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires encaró la elaboración de un plan de autopistas de 74 km. de longitud, iniciándose en una primera etapa la construcción de dos de ellas: la Autopista 25 de Mayo (AU1) y la Perito Moreno (AU6). Esta prioridad estaba dada a partir de la necesidad de acercar, en tiempo y distancia, el Aeropuerto Internacional de Ezeiza con el centro de la ciudad[501].

Además de la construcción de nuevas autopistas (la AU1 y la AU6 fueron inauguradas el 6 de diciembre de 1980, sumando un total de 15,5 km. de vías rápidas) elevadas, el plan también incluía una reconfiguración de la Av. General Paz (AU4), eliminando las rotondas y las intersecciones de esta autopista de circunvalación por puentes y accesos a distinto nivel, y una prolongación de la Av. 9 de Julio (AU9) hacia el norte y hacia el sur, entre su intersección con la Avenida Costanera (AU2) –concebida como "Autopista Ribereña"- y el Puente Pueyrredón; lo que tenía por objeto brindar una salida fluida desde el centro de la ciudad en ambos sentidos. En efecto, en dirección sur, cuya longitud total era de 3.500 m., la 9 de Julio también formaría parte de un sistema vial con la Autopista Buenos Aires-La Plata, una obra anunciada en enero de 1981[502].

Un par de año después, de la mano de Raúl Alfonsín (1983-1989), Argentina retomó el camino de la vida institucional y del Estado de derecho. Sin embargo, el nuevo presidente constitucional debió hacerse cargo de una situación económica delicada: recesión, caída del salario real, alta inflación, pobreza en ascenso, una deuda externa que había crecido de manera geométrica[503] y una estructura productiva en la que el

publicó una serie de artículos en lcs que criticó con dureza los proyectos como el de LAURA, a los que calificó como "delirios urbanísticos". Cfr. RANDLE, Patricio H. (1979). *Buenos Aires: burocracia y urbanismo. Más allá de las autopistas*. Buenos Aires: OIKOS - Asociación para la Promoción de Estudios Territoriales y Ambientales.

[501] PAZOS, Norberto (2010). *Ingeniería argentina...Op.cit.*, pp. 183-184.

[502] Al respecto, cfr. PAZOS, Norberto (2010). *Ingeniería argentina...Op.cit.*, pp. 186-189.

[503] Como ya se indicó, la deuda había pasado de 5.300 a 45.000 millones de US$ entre 1976 y 1983, por lo que, al momento de la asunción de Raúl Alfonsín, sólo el pago de los intereses representaba el 8% del PBI. A partir de ese momento, se sabe, la deuda externa se convirtió en un problema grave, y de carácter crónico, para la Argentina.

mundo financiero había ocupado el lugar que antes tenía la industria. He allí las claves de las restricciones que no sólo determinaron la gestión de Alfonsín, sino que habrán de tener un peso notable en la economía, en la política y en la sociedad argentina a partir de ese momento.

Ante esa situación, en los primeros años de su gestión, Alfonsín ensayó una serie de políticas un tanto más heterodoxas, como el "Plan Austral", implementado a partir de junio de 1985 por el Ministro Juan Sourrouille, y cuyos éxitos más inmediatos se vieron opacados por los resultados de largo plazo. Además, es necesario tener en cuenta que el desarrollo y la economía -a la que el presidente terminó por catalogar como "de guerra"- se encontraban supeditados por estos años a las urgencias políticas, ya que el principal objetivo del gobierno de Alfonsín consistió en reconstruir las instituciones democráticas, con la conformación de la CONADEP y el juicio a las Juntas Militares (1985), al tiempo que debió enfrentar una coyuntura compleja, como el levantamiento carapintada de la Semana Santa de 1987.

En el ámbito del urbanismo y la infraestructura, el principal proyecto llevado adelante por el gobierno de Alfonsín fue el del traslado de la Capital Federal a la ciudad de Viedma, capital de la provincia de Río Negro[504]. Un proyecto que fue concebido como un modo de contrarrestar y resolver, a partir de una intervención directa del Estado, el histórico problema de la concentración de la actividad política, económica y social en torno al puerto de Buenos Aires. En otras palabras, un modo de federalizar el país, y de buscar una alternativa al "país abanico", a partir del desarrollo de la Patagonia[505]; de aquel espacio geográfico que, en el transcurso del siglo XX, había pasado a ocupar el mismo lugar metafórico que la Pampa había ocupado en tiempos de Sarmiento: el del "desierto".

> El 16 de abril de 1986, el entonces presidente Raúl Alfonsín anunció un ambicioso proyecto que incluía el traslado de la capital a Viedma, Río Negro. La idea del planteo buscaba descentralizar el poder político y económico del

[504] Otros dos proyectos que se iniciaron por esta época, y que se encuentran vinculados al sur del país, son el de la remodelación del puerto de Bahía Blanca y el dique de Piedra del Águila, a 240 km. de San Carlos de Bariloche. Para la construcción de ambos proyectos se contó con la financiación de la Unión Soviética, a la que el canciller Dante Caputo viajó en enero de 1986.

[505] Como detalla Fernando Williams: "Con los objetivos de descentralizar el país y contribuir al desarrollo de la Patagonia, el gobierno del presidente Raúl Alfonsín decidió encarar en 1986 un proyecto de traslado de la Capital Federal, y eligió a Viedma como futura sede del gobierno nacional. Por Ley Nacional N.° 23.512/87, se creó un nuevo distrito federal con una superficie de 490.000 ha, de las cuales la Provincia de Buenos Aires cedía 180.000 y la Provincia de Río Negro 310.000. Este nuevo distrito se ubicaba en la desembocadura del río Negro e incluía a la ciudad de Viedma y a la de Carmen de Patagones, junto con los centros menores de Guardia Mitre, San Javier, Cardenal Cagliero y Balneario El Cóndor". WILLIAMS, Fernando (2004). Viedma. En J.F. Liernur y F. Aliata. (Comp.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades,* tomo S-Z (pp. 153-156). Buenos Aires: Arte Gráfico Editorial Argentino, p. 154.

> país, y, además, fomentar la postergada "población de nuestra Patagonia". [...] El gobierno de Alfonsín había esbozado un proyecto político, descentralizar el país, conquistar la Patagonia, mejorar la eficiencia del Estado y afirmar el Federalismo de la República a través del traslado de la Capital Federal a Viedma-Carmen de Patagones. La Constitución Nacional de 1853/60, definió un proyecto político para la Nación: organizar una República representativa y federal. A partir de entonces se fue desarrollando un país que concentra en la Capital Federal el poder político, económico y religioso, reuniendo 12 millones de habitantes hacia 1980. El proyecto del gobierno radical planteaba nuevamente el problema, con la intención de contemplar la modernización del país, la eficiencia de la administración central, la aplicación del espíritu de la Constitución y, fundamentalmente, los aspectos geopolíticos, económicos y tecnológicos de la República del mañana[506].

Sin embargo, diversos factores políticos y económicos impidieron que este proyecto finalmente siguiera adelante. En efecto, el conflictivo contexto heredado por Alfonsín signó toda la década de 1980[507], y no sólo involucró el "frente" interno[508], sino también (en una situación compartida con toda Latinoamérica) al "frente" externo[509]. En ese escenario, el deterioro de la imagen del gobierno, la imposibilidad de resolver una crisis cada vez más profunda y la creciente conflictividad social[510], fueron algunos de los factores que obligaron a Alfonsín a entregar el poder de manera anticipada, el 8 de julio de 1989, a la fórmula presidencial que se había impuesto en las elecciones del 14 de mayo de ese año: Carlos Menem-Eduardo Duhalde (FREJUPO).

"Nada de lo que deba ser estatal permanecerá en manos del Estado". He allí, según Roberto Dromi, Ministro de Obras y Servicios Públicos entre 1989 y 1991, el primer

[506] PAZOS, Norberto (2010). *Ingeniería argentina...Op.cit.*, p. 181.

[507] Situación que se vio reflejada, sobre todo, en el constante incremento del índice de precios: en 1984, por ejemplo, el aumento del costo de vida se ubicó entre el 13% y 28% mensual, con una suba anual de 700%. Esta situación, se sabe, se agravó mucho con los años, dando inicio a la "hiperinflación" de 1989, año en el cual los precios aumentaron más del 3.000%. El tipo de cambio también se devaluó de manera muy significativa (en junio de 1985, 1 dólar equivalía a 0,85 australes; en junio de 1989, a 210) y los salarios reales cayeron un 30%.

[508] En este "frente", la constante fuga de capitales, las huelgas promovidas por el sindicalismo y la intransigencia de algunos sectores privados, como la Sociedad Rural, también contribuyeron a aumentar los niveles de conflictividad. A lo que debe sumarse el plan de ajuste que Alfonsín implementó a partir de 1986, con incremento de tarifas y combustibles, y con un incipiente giro en relación a las empresas públicas, dado que en esos años se dieron los primeros intentos por comenzar a incorporar capitales privados. Por caso, se planeó la venta del 40% de Aerolíneas Argentina. Cfr. RAPOPORT, Mario (2010). *Historia económica…Op.cit.*, p. 749.

[509] En ese otro "frente", cabe señalar que el precio internacional de los productos agrícolas se ubicó durante toda década en niveles muy bajos, disminuyendo la capacidad de pago del país y obligando, o a emitir moneda de manera casi desbocada -con el consecuente aumento de la inflación-, o a renegociar la deuda externa con tasas de interés cada vez más elevadas. Lo que hizo que la economía argentina experimentara desequilibrios crecientes, los que intentaron ser contrarrestados mediante otro plan de shock, el llamado "Plan Primavera", en agosto de 1988.

[510] Al respecto, podría recordarse que, entre los meses de mayo y junio de 1989, se produjeron saqueos a supermercados, almacenes y pequeños comercios. Y que uno de los epicentros fue el Gran Rosario.

mandamiento del decálogo menemista que se condensará en la ley de Reforma del Estado[511]. Toda una declaración de principios, y el inicio de una década en la que la privatización de los bienes y servicios públicos será una máxima vertebral de gestión. Asimismo, cabe señalar que el contexto internacional de la década de 1990 se vio signado por la profundización del proceso de globalización financiera y, especialmente en el contexto regional, por la importancia del "Plan Brady"[512], diseñado para solucionar el problema de la deuda externa de los países de América Latina. Además, en esta década terminaron por materializarse aquellas ideas que habían comenzado a tomar fuerza ya en la década de 1970, y que se vieron condensadas en el "Consenso de Washington". En efecto, a partir de 1989, con la asunción del gobierno de Menem, las ideas neoliberales se organizaron de un modo más programático para dar respuesta a las exigencias de Estados Unidos y Gran Bretaña (a partir de las administraciones de Ronald Reagan y Margaret Thatcher), en donde el decálogo neoliberal ya había comenzado a ser adoptado desde los inicios de la década del '80[513].

En ese marco, entonces, las políticas de privatización y de "achicamiento" del Estado adquirieron un rol primordial[514]. En los inicios de la década de 1990, en efecto, la mayor cantidad de inversiones privadas (cuyo monto ascendió a 23.850 millones de dólares) se concentró en la adquisición de las empresas estatales de nuestro país: a YPF se

[511] "Durante esta gestión [menemista] se aprobaron dos leyes cuya aplicación sería fundamental más adelante: la de Reforma del Estado y la de Emergencia Económica. Estas normas fijaban los ejes estratégicos de la gestión del gobierno, abarcando temas tan amplios como la reforma administrativa del Estado, la autorización para privatizar la totalidad de las empresas públicas y vender bienes inmuebles, la suspensión de subsidios y subvenciones especiales, y la eliminación del sistema "Compre Nacional". También autorizaban la reforma de la Carta Orgánica del Banco Central y la liberalización de las inversiones extranjeras". RAPOPORT, Mario (2010). *Historia económica…Op.cit.*, p. 787.

[512] El Plan de Nicholas Brady, Secretario del Tesoro de los Estados Unidos, fue una estrategia adoptada entre finales de la década de 1980 y principios de la del '90 para reestructurar y disminuir la deuda externa de los países en desarrollo, reduciendo los intereses, otorgando períodos de gracia y extendiendo los plazos de pago. Lo que trajo cierto alivio a la Argentina, reinició la financiación externa y propició el aumento de las inversiones directas.

[513] En palabras de Mario Rapoport: "Los diez puntos expresados a través de este "consenso de ideas", que debería presidir, a partir de allí, las políticas económicas, tenían como eje el control del gasto público y la disciplina fiscal, la liberalización del comercio y del sistema financiero, el fomento de la inversión extranjera, la privatización de las empresas públicas, y la desregulación y reforma del Estado. Los gobiernos debían limitarse a fijar el marco que permitiera el libre juego de las fuerzas del mercado, pues sólo éste podía repartir de la mejor manera posible los recursos productivos, las inversiones y el trabajo. La economía de bienestar desaparecía y el individuo se volvía enteramente responsable de su propia suerte. El *homo econimicus* resurgía con toda su fuerza, y la economía pasaba a tener primacía sobre la política". RAPOPORT, Mario (2010). *Historia económica…Op.cit.*, pp. 712-713.

[514] Aunque en nuestro país experimentaron una profundidad inédita, incluso en comparación con el resto de las naciones periféricas. Por ejemplo, Argentina fue el único país de América Latina que privatizó su empresa petrolera, YPF, en septiembre de 1992

sumaron Aerolíneas Argentinas, ENTEL, Agua y Energía, las fábricas militares, las empresas petroquímicas, muchas entidades bancarias, los canales de televisión ATC, 11 y 13, y el Correo Argentino. Además, se produjo el desmantelamiento de aquellos ramales ferroviarios que no resultaban rentables, y la concesión de aquellos que sí lo eran, junto con la de muchas autopistas y rutas nacionales a las que se les comenzó a aplicar el sistema de peajes. En una palabra, todos aquellos bienes y recursos estratégicos que el Estado había ido acumulando durante décadas, fueron puesto en manos privadas[515].

Por otra parte, como señala Aldo Ferrer, "a partir de 1989, el desarrollo de la infraestructura reflejó los resultados del proceso de privatizaciones de las empresas públicas que operaban los transportes, las comunicaciones, la producción de energía y los servicios urbanos"[516]. Es decir, el desarrollo de nuevas infraestructuras dejó de estar vinculado por estos años a su posible beneficio social, como lo había estado durante la vigencia del Estado de Bienestar, y dejó de ser pensado desde categorías estratégicas que buscaran favorecer el progreso y la modernización del país, como lo había sido durante el período desarrollista. Por el contrario, dado que gran parte de esa infraestructura se hallaba en manos de empresas privadas, el principal criterio comenzó a ser el de la "rentabilidad"; en otras palabras, "la extensión y la mejora de las prestaciones estuvieron íntimamente asociadas con la magnitud de los beneficios a los compradores y/o concesionarios de las actividades privatizadas"[517]. El desguace del sistema ferroviario, la privatización de los aeropuertos (con la priorización de las conexiones rentables) y la explotación de las rutas y las autopistas a través del sistema de peajes son, en este escenario, tres ejemplos paradigmáticos del nuevo modelo.

Los años '90, además, fueron el escenario en el que se originaron y consolidaron otros tres fenómenos: los shoppings center, las vías rápidas de circulación y los barrios

[515] Para un análisis detallado de esta política de privatizaciones, que incluso comprendió a la seguridad social, Cfr. RAPOPORT, Mario (2010). *Historia económica…Op.cit.*, pp. 799-807. Cabe señalar que las reservas acumuladas a través de la venta y/o concesión de los bienes públicos permitieron llevar a adelante una reforma monetaria que tenía por fin garantizar la estabilidad de la economía: el "Plan de Convertibilidad" (ley 23.928/91) ideado por Domingo Cavallo, Ministro del gobierno de Menem entre 1991 y 1996. Este plan, por el cual se fijaba la paridad entre el peso y el dólar (el "1 a 1"), permitió detener la inflación con relativa rapidez y mostró sus bondades en el corto plazo, pero sus consecuencias políticas y sociales de largo plazo resultaron extremadamente negativas. Por un lado, se le quitó competitividad a la producción nacional, provocando con ello una elevada tasa de desempleo, el aumento de la pobreza y el deterioro del tejido social. Por el otro, se promovió la economía financiera y la especulación, cuya viabilidad se sostenía sobre la base del crecimiento de la deuda externa (pasó de 61.000 a 145.000 millones de dólares entre 1991 y 1999), la que se convirtió en un obstáculo insoslayable para el desarrollo argentino y aceleró la crisis del modelo.

[516] FERRER, Aldo (2004), *La economía argentina… Op.cit.*, p. 343

[517] *Ibíd.*, pp. 343-344.

cerrados. Los *shoppings*, nacidos hacia finales de la década de 1950 en los Estados Unidos, y luego extendidos por Europa y América Latina, fueron concebidos como unidades autosuficientes o autónomas, por lo general ubicadas en las afueras de la ciudad, con amplias zonas de estacionamiento y en contacto directo con un sistema de autopistas. Esta nueva tipología de consumo[518], sostienen Adrián Gorelik y Graciela Silvestri[519], formaba parte de un nuevo "sistema urbano" que, antes que promover "una modernización inclusiva", reforzaba un proceso de desarrollo sectorial, fomentando la fragmentación urbana y la exclusión social. En efecto, los *shoppings* suelen estar estrechamente vinculados a las vías rápidas y los *countries*, en una suerte de ciudad "superpuesta" y autónoma; un "sistema urbano" en el que los sectores más ricos pueden transitar -en automóvil- en un relativo aislamiento, garantizando el confort y la seguridad.

> Así, el *shopping* se formula como una utopía exclusiva, fragmento de modernidad incrustado en la masa informe de la marginalidad, que a diferencia de las utopías modernistas no presupone la expansión de su modelo al resto de la ciudad, sino que estructuralmente se debe recortar por oposición contra el fondo del caos urbano[520].

Si bien el "ingreso" del *shopping* presenta diversas particularidades en la Argentina (ya que aquí no sólo se ubicaron en la periferia de las grandes ciudades, sino también en el centro de las mismas), parece cierto que el fenómeno se vio acompañado por (y reforzó) la "ghettificación"[521] de las ciudades; un proceso de fragmentación urbana (contemporáneo con un creciente proceso de expansión de las ciudades) en la que los barrios cerrados y las autopistas también desempeñaron un papel muy importante.

En efecto, como ya se ha mencionado en el Capítulo 1, Jorge Blanco ha realizado diversos estudios en los que ha intentado desentrañar la relación entre "autopistas" y "urbanización"[522]. En esos textos, el autor analizó la interacción entre el desarrollo de

[518] En el caso argentino, la "cultura" del *shopping* floreció de la mano del crecimiento económico experimentado durante los primeros años de la presidencia de Menem. En efecto, producto de la agresiva política de privatizaciones llevada adelante en esos años, el Banco Central había logrado incrementar sus reservas de manera significativa, lo que redundó en un mayor nivel de liquidez y en un fuerte crecimiento del crédito, con bajas tasas de interés. Así, tras la recesión experimentada en 1989-1990, el PBI creció a un ritmo del 10% entre 1991 y 1992, momento en el que muchos argentinos comenzaron a adquirir nuevos hábitos de consumo.

[519] Cfr. GORELIK, Adrián; SILVESTRI, Graciela (2004). Shopping center. En J.F. Liernur y F. Aliata. (Comp.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades*, tomo S-Z (pp. 52-56). Buenos Aires: Arte Gráfico Editorial Argentino.

[520] *Ibíd.*, p. 54.

[521] *Ibíc.*, p. 54.

[522] Cfr. BLANCO, Jorge (2004). De la noción de impacto a la de procesos asociados…*Op.cit.*; BLANCO, Jorge (2016). Urbanización y movilidad…*Op.cit.*; BLANCO, Jorge y SAN CRISTÓBAL,

la red metropolitana de autopistas que fue gestándose en torno a la ciudad de Buenos Aires y los procesos de suburbanización desencadenados a partir de la decada del '90; en particular, aquellos vinculados a la conformación de urbanizaciones cerradas, de *countries*, así como también a las nuevas centralidades comerciales, recreativas y de servicios. Asimismo, Blanco estableció una articulación entre este patrón de expansión suburbana, impulsado principalmente por sectores sociales de ingresos altos y medios-altos, y un esquema de movilidad individual, el de la "automovilidad-intensiva". En una palabra, Blanco afirmó que existe una relación de reciprocidad entre este nuevo modelo de urbanización y los usos de la movilidad, superando con ello la noción de "impacto" con la que habitualmente son analizados los proyectos de transporte y las infraestructuras. En línea con esta interpretación, Sonia Vidal Koppmann[523] también sostuvo que existe una relación indudable entre las autopistas y las urbanizaciones cerradas, dado que hay evidencia respecto de la coincidencia espacio-temporal de la consolidación de las autopistas metropolitanas y del auge de los barrios cerrados en el área metropolitana de Buenos Aires[524].

En suma, puede afirmarse que, a partir de la década del '90, el desarrollo de los *countries* constituyó un fenómeno urbano que tuvo gran relevancia en la Argentina, dado que estos espacios, cuyo uso tradicional se encontraba antes más vinculado a las casas "de fin de semana", comenzaron a albergar viviendas de uso permanente, dando paso a una comunidad cerrada sobre sí misma; una comunidad que busca reducir al mínimo los lazos con el exterior. En efecto, si bien el origen de estas urbanizaciones puede vincularse a diversas causas, lo cierto es que -como ya se dijo- una de sus principales intenciones fue la de proveer seguridad a sus residentes, poniéndolos a resguardo de una sociedad cada vez más desigual, peligrosa y caótica, y previniendo el ingreso de personas "extrañas" al interior de "la zona"[525].

Darío (2012). Reestructuración de la red de autopistas y metropolización en Buenos Aires… *Op.cit*.

[523] Cfr. VIDAL-KOPPMANN, Sonia (2007). *Transformaciones socic-territoriales de la región metropolitana de Buenos Aires…Op.cit*.

[524] En particular, durante la década del '90 se produjo una aceleración en el proceso de desplazamiento de industrias, oficinas y urbanizaciones privadas hacia la zona norte del Gran Buenos Aires, lo que se vio acompañado por una modernización y una ampliación de la ruta Panamericana y del Acceso Norte a la ciudad. Este acceso posee una longitud de 120 km. de extensión: se inicia en el cruce de la Av. General Paz e incluye a la ruta Panamericana (RN9) y sus tres ramales: el ramal hacia Tigre (A003), en el km 20, el ramal hacia Pilar (RN8), en el km. 57,1 y el ramal a Campana, llegando al km 72,9, ubicado en el acceso del ingreso al puerto de dicha localidad. Dicho acceso, cuya construcción se remonta a la década de 1940, fue modificado a lo largo de las décadas y dividido en diversos tramos de construcción por la DNV. A partir de la década del '90, la Panamericana pasó a manos de Autopistas del Sol S.A., firma que desarrolló importantes transformaciones con el fin de mejorar un flujo de tránsito siempre creciente.

[525] Dirigida por Rodrigo Plá, "La zona" (2007) es una película coproducida por México, España y Argentina en la que se relata el drama que ocurre cuando tres "intrusos" ingresan en un barrio

La mayoría de estos barrios cerrados, por otra parte, se encuentran ubicados en áreas suburbanas, en cercanías de vías rápidas (para facilitar el desplazamiento desde el lugar de residencia hacia las áreas centrales de la ciudad, donde se desarrollan las actividades cotidianas), y en donde suele existir mayor cantidad de tierras disponibles para la concreción de emprendimientos de estas características. Lo que no solamente produjo un importante cambio en los patrones de uso del suelo urbano (ya que, en épocas anteriores, las áreas periféricas de las ciudades solían ser utilizadas para la construcción de barrios destinados a los grupos sociales de menores ingresos, o eran el espacio en el que se asentaban todas aquellas familias que no podían acceder a terrenos en el área central), sino también una mayor fragmentación. En efecto, el emplazamiento de estos barrios cerrados en las zonas periféricas de la ciudad, en terrenos aledaños a aquellos en donde vivían las personas más pobres, hizo que los contrastes sociales se tornasen todavía más evidentes.

A partir de estas transformaciones del espacio urbano, como también se ha dicho en el Capítulo 1, Michael Janoschka sostiene que el modelo actual de ciudad en América Latina se caracteriza, fundamentalmente, por el "desarrollo de fragmentos urbanos no integrados entre sí"[526]. La ciudad tradicional, abierta y conectada a través de espacios públicos, mutó hacia una ciudad segregada, dividida. Asimismo, esta "ciudad de islas" se caracteriza por mantener dos patrones tradicionales que estructuraron los antiguos modelos de crecimiento: un modo de crecimiento que combina elementos radiales y sectoriales. Por un lado, el desarrollo de autopistas suele superponerse a la vieja traza ferroviaria, convirtiéndose en un factor determinante de la producción y la rentabilidad del suelo urbano; por el otro, la generalización de una pauta de crecimiento insular, antiguamente propia de la localización periférica de las clases populares, y más tarde extendida a la construcción general del espacio residencial.

En el mismo sentido, pero ya enfocado en el caso específico de Buenos Aires, Adrián Gorelik[527] retoma la noción de ciudad archipiélago para fundamentar el fin de la lógica centro-periferia; un quiebre experimentado en el AMBA a partir de la década de 1970. En efecto, Gorelik analiza el proceso expansivo de la ciudad de Buenos Aires y distingue los momentos que desencadenaron dos tipos diferentes de periferia: por un lado, la periferia como territorio de experimentación (formada entre 1887 y 1938); por otro, la periferia como territorio de reproducción (formada entre 1939 y mediados de

residencial privado con la intención de robar. Entre sus diversas aristas, el filme refleja con claridad el anhelo de seguridad, los privilegios que otorga el dinero en la sociedad capitalista y la profunda fractura que existe entre el mundo del "afuera" y el del "adentro".

[526] JANOSCHKA, Michael (2005). El modelo de ciudad latinoamericana…*Op.cit.*, p. 102.

[527] Cfr. GORELIK, Adrián (2011). Roles de la periferia Buenos Aires…*Op.cit.*

los ‘70). Hasta aquí, el modelo de ciudad expansiva se caracterizaba por la “renovada integración de lo diverso como resorte clave de la auto-reproducción, en términos económicos, sociales y políticos”[528]. Un modelo urbano que colapsó entre 1970 y 1980, ante la emergencia de fracturas urbanas y sociales, siendo reemplazado por el surgimiento de la ciudad archipiélago. Este nuevo modelo, que ya no puede ser interpretado a la luz del modelo dualista “riqueza-pobreza” / “centro-periferia”, se conforma por una multiplicidad de circuitos diferenciales, carentes de continuidad ciudadana en tanto nueva condición del conjunto de la ciudad.

Volviendo al contexto nacional, puede decirse que, a pesar de la estabilidad y el crecimiento logrado durante la primera parte de la década del ’90, el progresivo peso de la deuda externa sobre el presupuesto nacional sólo fue compatible con un relativo bienestar mientras se sostuvo el acceso al crédito, hasta que se alcanzó un punto en el cual ese endeudamiento se convirtió -literalmente- en una obligación imposible de afrontar, lo que condujo al *default* del 2001. De hecho, ya durante el segundo mandato del gobierno de Carlos Menem (1995-1999), la situación se modificó radicalmente: la desocupación alcanzó el 30%, los salarios reales bajaron a niveles inferiores a la crisis del año 1989, y derechos sociales básicos como la educación y la salud pública exhibieron una decadencia casi sin precedentes. Además, hacia el final de la década del ‘90, en consonancia con la máxima de Dromi, el Estado argentino había perdido capacidad de decisión acerca de casi todos los recursos y áreas de interés, los cuales habían sido dejados en manos privadas, y en su mayoría extranjeras[529].

La debacle económica se trasladó al ámbito político. En las elecciones 1999, la Alianza entre la UCR y el Frepaso derrotó al Partido Justicialista, dando inicio al -casi efímero- gobierno de Fernando De la Rúa (‘99-2001). Un proyecto político que no sólo continuó los lineamientos políticos y económicos del menemismo, sino que también nació herido de muerte desde el momento en que una de sus principales decisiones fue la de sostener la convertibilidad, pretendiendo extender un modelo que había producido trágicas consecuencias sociales. Entre 1998 y 2002, el PBI cayó alrededor del 20%,

[528] *Ibíc*, p. 268.

[529] “El petróleo y el gas, la electricidad, las telecomunicaciones, las redes comerciales, los bancos, las agroindustrias, la industria automotriz, eran propiedad de no residentes o estaban operados por éstos. En la producción agraria, que experimentó un fuerte crecimiento por las innovaciones tecnológicas (ligadas con la siembra directa, las semillas transgénicas, los agroquímicos, la maquinaria agrícola de control numérico), la producción misma siguió en manos de productores residentes, pero la cadena de agregación de valor y los paquetes tecnológicos incorporaron insumos crecientemente provenientes de las importaciones o de la oferta de filiales de empresas extranjeras radicadas en el país. En consecuencia, la formación de ahorro, la capacidad de inversión y el desarrollo tecnológico fueron transferidos al poder decisorio de agentes económicos extranjeros”. FERRER, Aldo (2004), *La economía argentina… Op.cit.*, p.333.

lo que dejó a más de la mitad de la población por debajo de la línea de la pobreza[530], provocando una fragmentación social sin precedentes y dando lugar a la crisis más importante de la historia argentina contemporánea.

1.2. Neokeynesianismo, expansión y fragmentación urbana

Durante el cuarto de siglo que antecede al desenlace de la crisis del 20 de diciembre de 2001, es decir, durante los 25 años de máxima hegemonía neoliberal, la población argentina se incrementó en un 40%, pasando de 25,7 millones de personas a poco más de 36,2 millones, con una tasa promedio muy similar a la del período anterior[531]. Aunque esta no es la única continuidad que puede trazarse entre ambos períodos, ya que la distribución de la población urbana (según la definición del INDEC, aquella que vive en localidades de 2.000 habitantes o más) había continuado incrementándose durante esos años: en 1980, alcanzó a poco más de 23,1 millones, el 82,8% del total nacional; en 1991, el número ascendía a 28,4 millones, un 87,2% de ese total; en 2001, finalmente, se había incrementado a casi 32,4 millones, el 89,5% del conjunto de los habitantes de la argentina en ese entonces[532].

La distribución de dicha población, por su parte, también mantuvo durante el período de preminencia neoliberal una tendencia que, instalada ya hacia las últimas décadas del siglo XIX, había seguido consolidándose durante los primeros dos tercios del siglo XX, no viéndose modificada durante el tiempo de la "industrialización inconclusa"[533]. En una palabra, continuó dándose una creciente concentración de la población del

[530] "En el nivel nacional, el punto máximo se alcanzó en octubre de 2002, cuando la población debajo de la línea de pobreza ascendía a 21 millones de personas, o sea, más del 57% de la población total. Más del 40% de los pobres correspondía a personas debajo de la línea de indigencia. En la pobreza surgió una categoría argentina: los *nuevos pobres,* es decir aquellos que habían alcanzado niveles medios de ingresos en la etapa anterior y que el modelo neoliberal marginó del sistema". FERRER, Aldo (2004), *La economía argentina… Op.cit.*, p. 347.

[531] Una tasa de crecimiento que se encontraba explicada, sobre todo, por el crecimiento vegetativo de la población. En efecto, la participación de los habitantes extranjeros continuó declinando, alcanzando sólo el 5% del total en el Censo del año 2001. Dentro de ese porcentaje, ya más de la mitad correspondía a las personas provenientes de los países limítrofes. A este descenso de la inmigración se añade, además, una creciente tasa "emigración", iniciada a mediados de la década de 1950 y continuada hasta los últimos días de la dictadura militar: "Las estimaciones efectuadas al respecto indican que, entre 1955 y 1985, emigraron hacia el exterior unos 650.000 argentinos, entre los que predominaba el personal técnicc-profesional, aunque durante el último régimen militar tuvieron una incidencia significativa los exiliados políticos". RAPOPORT, Mario (2010). *Historia económica…Op.cit.*, p. 676. Un fenómeno que volverá a repetirse tras la crisis del 2001.

[532] Esta tendencia continuará evidenciándose en el último Censo Nacional de 2010, en el que se registraron 40,1 millones de habitantes, 92% de los cuales pertenecían a la "población urbana".

[533] El término pertenece a Aldo FERRER (2004). *La economía argentina…Op.cit.*

país en las -cada vez más populosas- Áreas de Expansión Urbana, sobre todo, en aquellas ubicadas en el Litoral y en la región Central[534], aunque con una dinámica un tanto diferente de la expresada entre 1930 y 1970, pues el AMBA, aunque siguió nucleando un número enorme de personas, comenzó a perder cierto peso específico frente al resto de las capitales provinciales, o frente a las ciudades más importantes de cada provincia, como es el caso del Área Metropolitana de Rosario (AMR)[535].

En tal sentido, si se toma en cuenta el Censo Nacional realizado durante los primeros años del gobierno de Menem, en 1991, es posible observar que el salto poblacional "más significativo se produjo en las ciudades con más de 500.000 habitantes, que reunían cerca del 43% de la población urbana en 1970 y 1980, y pasaron a reunir, en 1991, el 49,3% por ciento de ésta. Estos conglomerados urbanos eran el Gran Buenos Aires, Córdoba, Rosario, Mendoza, La Plata, San Miguel de Tucumán y Mar del Plata. Una vez más, se ratificaba la tendencia macrocefálica de las capitales provinciales"[536]. Tendencia macrocefálica cuyo correlato podía hallarse en las localidades de menos de 2.000 habitantes, en las que se reunía sólo el 3,4% de la población, y que también se veía acompañada por una concentración de dos tercios de la población argentina en tres de las veinticuatro provincias de nuestro país[537].

[534] Si se toman los datos registrados en los Censos Nacionales de 1970 y 2001, las cifras de algunas de estas Áreas de Expansión Urbana son las siguiente: el Gran Córdoba pasó de 781.565 a 1.284.582 habitantes; el Gran Mendoza, de 477.810 a 848.660; el Gran La Plata, de 485.939 a 694.253; el Gran Rosario, finalmente, experimentó un crecimiento que lo llevó de 806.942 a 1.161.188.

[535] "Desde principios de los 70, se constataron cambios en la modalidad de asentamiento urbano de la población del país. La tasa de crecimiento de la población del AMBA y, en particular, del Gran Buenos Aires, fue inferior a la correspondiente al resto de la población urbana del país. Por otra parte, la población de la Capital Federal pasó a representar del 12,4% del total de la población urbana en 1970 al 10,5% en 1980. A su vez, el Gran Buenos Aires se elevó en el mismo período del 23 al 24,5%. Mientras, el resto de la población urbana del país creció del 43,6 en 1970 al 48% en 1980. El Gran Buenos Aires, motor del proceso de concentración de las poblaciones urbana y total del país durante el período 1930-1960, fue desplazado así en su dinámica de crecimiento por la población urbana asentada en las capitales de provincia". RAPOPORT, Mario (2010). *Historia económica…Op.cit.*, p. 676.

[536] RAPOPORT, Mario (2010). *Historia económica…Op.cit.*, p. 822.

[537] En efecto, si se toman en cuenta los datos del Censo Nacional de 2001, puede observarse que la población del AMBA representaba el 31,6% de la total, mientras que, si se sumaban las cifras del resto de la provincia de Buenos Aires, de la provincia de Córdoba y de la provincia de Santa Fe, se obtenía otro el 34,9%. Con lo que las tres principales provincias contaban, en su conjunto, con casi las dos terceras partes de la población. Una concentración que, según afirma Aldo Ferrer, también tuvo su correlato en el ámbito de la infraestructura: "El desarrollo de la infraestructura de transportes convalidó la organización de la economía en torno del polo metropolitano. La red vial y del tráfico aéreo siguió convergiendo con epicentro en Buenos Aires, mientras la red ferroviaria, fundadora del modelo radial, se reducía en un 80%. La red energética reprodujo el esquema transportando la hidroelectricidad de las centrales de la Patagonia y el Noroeste hacia el mismo destino, al igual que la red de oleoductos y gasífera destinada a las refinerías, las centrales térmicas y el consumo industrial y domiciliario, también concentrado en la región metropolitana". FERRER, Aldo (2004). *La economía argentina…Op.cit.*, pp. 349-350.

Asimismo, si se establece una comparación entre los Censos Nacionales de 1991 y de 2001, es posible observar la continuidad de aquél doble movimiento (centrípeto y centrífugo) antes descrito. Lo que queda evidenciado con toda claridad en el análisis de los datos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires: el único distrito del AMBA en el que se produjo una disminución de la población total[538]. Tasa anual media negativa que se explica, sobre todo, por el leve aumento de la población en las zonas más pobres de la ciudad, ubicadas al sur, y por un marcado descenso en las más ricas, cuyos habitantes comenzaron a trasladarse al creciente número de *countries* que fueron ubicándose a la vera del Acceso Norte de la ciudad.

Sin embargo, cabe señalar que este fenómeno no se circunscribió sólo al ámbito de Buenos Aires, sino que también implicó a otras ciudades intermedias del interior del país, como Mendoza[539] o Rosario[540]. De donde podría afirmarse que, si bien la población urbana de la Argentina asciende en la actualidad a más del 90% del total, gran parte de ella puede ser catalogada como "suburbana", en tanto que habita en estos espacios en donde "lo urbano" y "lo suburbano" se encuentran superpuestos y mixturados; o, en palabras de Jordi Borja, en estas zonas en "donde la ciudad pierde su nombre"[541]. En efecto, señala también Borja, en las últimas décadas se han desarrollado dos procesos globales que han puesto en entredicho aquella usual distinción centro-periferia: por un lado, "la periferia se ha compactado y se ha integrado funcionalmente a la ciudad central"[542]; por otro, "la población periférica se ha

[538] En números, la ciudad de Buenos Aires pasó de contar con 2.965.463 habitantes en 1991, a tener 2.776.138 en 2001. En ese mismo período, el AMBA pasó de 11.297.987 a 12.046.799 de habitantes.

[539] En el caso de Mendoza, la ciudad capital disminuyó su población, pasando de 121.620 habitantes en 1991, a 110.993 en 2001; mientras que el Gran Mendoza expandió población, pasando de 773.113 a 848.660 habitantes.

[540] En el caso de Rosario, la ciudad central experimentó un crecimiento prácticamente nulo, pasando de 908.985 a 909.397 habitantes, en tanto que el AMR se expandió de 1.118.905 a 1.161.188 habitantes. Vale destacar, en tal sentido, el crecimiento experimentado por la localidad de Funes, la cual casi duplicó su población: pasó de 8.270 a 14.552 habitantes, en una tendencia que se sostendrá en los datos registrados en el Censo Nacional del año 2010, en el que se contabilizaron 23.281 pobladores. Este crecimiento exponencial se explica, principalmente, por dos motivos: en primer lugar, por la concentración de urbanizaciones privadas; en segundo, por la construcción de la Autopista Rosario-Córdoba (el tramo de 18 km. que une Rosario y Roldán fue inaugurado en octubre de 1999), que brinda una vía rápida de acceso a la ciudad central.

[541] BORJA, Jordi (2010). Ciudades metropolitanas: una herencia en cuestión. En A. Abba. *Metrópolis Argentinas: agenda política, institucionalidad y gestión de las aglomeraciones urbanas interjurisdiccionales* (pp. 23-27). Buenos Aires: Café de las Ciudades, p. 25. Cabe señalar que BORJA no refiere sólo al caso argentino, sino que amplía este fenómeno a Europa y a América.

[542] *Ibíc.*, p. 26.

(relativamente) mezclado y han emergido nuevas centralidades en los bordes de la ciudad central"[543].

Estos mismos tópicos han sido analizados con cierto detalle por Artemio Abba, sobre todo en los tres primeros artículos ("Sección A") de su estudio sobre las *Metrópolis Argentinas*[544]. En el primero de esos textos, "Reposición del AMBA en la red urbana nacional", el autor reconstruye el proceso por el cual el Gran Buenos Aires dejó de ser el espacio de mayor crecimiento poblacional en la Argentina; lugar que fue ocupado por las ciudades intermedias, "que son las que aumentan más fuertemente su peso dentro del total de la población urbana del país en los últimos 30 años"[545] **(Cuadro 4.1).** ¿Cuáles fueron las razones que dieron origen al fenómeno? A resumidas cuentas, puede afirmarse que, tras el proceso de crecimiento experimentado por Buenos Aires y el AMBA entre el período agroexportador y el período sustitutivo de importaciones (1880-1970), el cambio de modelo político, por el que se evidenció un "retiro del Estado" y una creciente apertura de la economía, produjo un giro notable. Pues, si bien la proximidad de la mano de obra, del capital y de la tecnología continuaron siendo factores importantes, el esquema de apertura económica modificó algunas de las ventajas de la aglomeración y favoreció la localización de los habitantes fuera de las ciudades más grandes. En tal sentido, afirma Abba:

> Pareciera que este fenómeno, que ocasiona la disminución de las oportunidades laborales, se acentúa con el impacto negativo diferencial sobre Buenos Aires que la caída del Estado de Bienestar tiene sobre las corrientes inmigratorias provenientes del interior del país y países limítrofes. El retiro del Estado se manifiesta fuertemente en el AMBA por el aumento del costo de los servicios (especialmente del transporte) y los sectores medio-bajos y bajos quedan excluidos del mercado de vivienda y suelo urbano desarrollable[546].

A estos tres elementos, es decir, a la disminución de las oportunidades de trabajo, al aumento del costo del transporte (y, por ende, de vida), y a la imposibilidad de acceder a una vivienda en un espacio urbanizable, se añade un fenómeno de escala regional; un fenómeno que resultará de especial importancia para el crecimiento de la ciudad de Santa Fe: "la formación de nuevos corredores interoceánicos que atraviesan el país en sentido Este-Oeste sin pasar por el nodo tradicional de relación con el exterior,

[543] *Ibíd.*, p. 26.

[544] Cfr. ABBA, Artemio (2010). *Metrópolis Argentinas: agenda política, institucionalidad y gestión de las aglomeraciones urbanas interjurisdiccionales*. Buenos Aires: Café de las Ciudades, pp. 33-80.

[545] *Ibíd.*, p. 36.

[546] *Ibíd.*, p. 41.

modificando de ese modo la enraizada estructura radiocéntrica establecida desde finales del siglo XIX"[547].

POBLACIÓN DE LAS DIEZ MAYORES ÁREAS DE EXPANSIÓN URBANA DE LA ARGENTINA, EN MILES DE HABITANTES (1970-2010)					
Áreas de Expansión	1970	1980	1991	2001	2010
Buenos Aires	8.642	9.927	10.918	11.454	12.806
Córdoba	799	982	1.209	1.368	1.454
Rosario	813	955	1.119	1.159	1.236
Mendoza	478	597	773	847	937
San Miguel de Tucumán	366	497	622	736	794
La Plata	486	560	643	682	787
Mar del Plata	302	407	513	542	618
Salta	176	260	371	469	539
Santa Fe	287	354	419	466	511
San Juan	223	290	354	421	461

Cuadro 4.1. Fuente: Elaboración propia en base a Censos Nacionales (1970-2010)

En tal sentido, puede afirmarse que el "Corredor Bioceánico Central", es decir, el que conecta el puerto de Coquimbo (Chile) con el de Porto Alegre (Brasil) a través de la Región Centro de nuestro país (conformada por las provincias de Córdoba, Santa Fe y Entre Ríos)[548], tiene una de sus conexiones neurálgicas en las ciudades de Santa Fe y Paraná[549]. En el caso de Santa Fe, en efecto, este proyecto de integración regional e internacional ha dado lugar a la construcción de diversas obras estratégicas ligadas a la infraestructura vial: la reconversión en autovía de la RN19 en el tramo Santa Fe-San Francisco (136 km.), inaugurado en noviembre de 2011; la concreción de la avenida Circunvalación Oeste de la ciudad de Santa Fe (cuyo tercer y último tramo se culminó en 2012), la cual no sólo permite un enlace vial con la autopista a Rosario, con la autovía de la RN19, con la RP70 y con la RN11, sino que también sirve como defensa contra las crecidas que pueda experimentar el Río Salado; la reconversión de las avenidas 27 de Febrero y Leandro Alem, en el borde sureste de

[547] *Ibíd.*, p. 41.

[548] Según los impulsores del proyecto, una vez concluida, esta conexión física internacional brindará -al mercado argentino y brasileño- una salida hacia el océano Pacífico como alternativa al Paso Cristo Redentor, ubicado en Mendoza; ya que el nuevo paso requiere de la construcción del túnel de Agua Negra, en la provincia de San Juan. Su principal importancia, entonces, reside en la amplia posibilidad de desarrollo regional que otorga la conexión entre Chile, Argentina y Brasil, dado que su concreción implicará: la reducción de costos de transporte y el tiempo de traslado para el tráfico de mercaderías y pasajeros; el incremento del consumo de bienes y servicios; la mayor confiabilidad de los distintos pasos entre los países; y el intercambio comercial, tanto al interior del MERCOSUR, como con el resto del mundo, en especial, con China e India.

[549] Cfr. GIORIA, Blanca (2009). *La construcción del espacio geográfico… Op.cit.*, pp. 176-179.

la ciudad central; y la reconversión en autovía de la RN168 en el tramo entre La Guardia y el ingreso al Túnel Subfluvial (15 km.), inaugurado en febrero de 2011. No obstante, además de las obras ya realizadas[550], también se encuentran pendientes otros tres proyectos de gran envergadura: el nuevo puente entre las ciudades de Santa Fe y Santo Tomé, cuya definición de traza y pliego ya fue realizado por la DNV; la reconversión del Puerto de la ciudad de Santa Fe, el cual se emplazaría sobre la margen este del Río Paraná (en el km. 584) y pasaría a formar parte de la Hidrovía Paraná-Paraguay; y un nuevo enlace vial entre Santa Fe y Paraná, cuya traza también ya ha sido definida y cuya realización ha sido incluida en el Presupuesto 2019 entre las obras que se realizarán bajo la modalidad de "Participación Público Privada" (PPP)[551].

Retomando lo dicho antes, cabe señalar que, en el segundo capítulo de su libro, "El Fuego fatuo del emergente periurbio y las luces del atardecer suburbano…", Artemio Abba también reconoce las mutaciones en los patrones de crecimiento de las áreas de expansión urbana. A partir de ese análisis, sostiene la tesis según la cual pueden distinguirse dos momentos en dicha expansión: mientras que durante la "etapa de industrialización sustitutiva (1930-1960), la ciudad creció como mancha aceite, con continuidad física alrededor de las vías ferroviarias y las del automotor colectivo, hoy crece con nuevas urbanizaciones y la conurbanización de otras existentes, a modo de archipiélago de baja densidad, vinculadas funcionalmente por híper-redes de autopistas y flujos selectivos del automotor privado"[552]. Una tesis que refuerza en el tercer capítulo, "Nuevas lógicas de centralidad metropolitana en el siglo XXI", en donde se analiza cómo "la temprana formación metropolitana" fue reemplazada, a finales del siglo XX, por una nueva etapa. En términos más específicos, un primer momento, caracterizado por el auge de medios de transporte masivos y el desarrollo de un tejido socio-territorial más homogéneo (con centralidades tradicionales, con estructuras y jerarquías radiocéntricas) fue sucedido por un período en el cual las grandes superficies comerciales, los *shoppings*, ligadas a la red de autopistas, produjeron una

[550] Además de las mencionadas, también podría destacarse la obra de reconversión de la RP1, desde La Guardia hasta la ciudad de San José del Rincón (6 km.). Asimismo, en el espacio urbano, pueden señalarse algunas obras realizadas con el fin de mejorar el flujo de circulación vehicular: la avenida French, que completa un enlace este-oeste al norte de la ciudad de Santa Fe; el acceso norte a la ciudad de Santo Tomé, que permite descongestionar el tránsito del Puente Carretero, y la reconversión del tramo que completa la avenida Peñaloza, al norte de la capital provincial.

[551] *Diario El Litoral,* 19/09/2018. El puente Santa Fe-Paraná está previsto en el Presupuesto 2019. Recuperado de https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/179384-el-puente-santa-feparana-esta-previsto-en-el-presupuesto-2019-incluye-partidas-futuras-hasta-2034-area-metropolitana.html

[552] ABBA, Artemio (2010). *Metrópolis Argentinas…Op.cit.*, p. 30.

creciente dispersión y fragmentación de la ciudad, en fuerte contraposición con el modelo anterior.

> …durante los [años] noventa [del siglo XX], cambios muy profundos en la estructura socio-económica del país se asocian a nuevas tendencias en la configuración del espacio metropolitano. Cuando ya agonizaba el modelo sustitutivo, los cambios evolutivos en los niveles de ingresos y en la distribución entre niveles socioeconómicos acrecientan las diferencias, provocando una fuerte segmentación de la población. Se modifican los consumos y la consecuente segregación de la oferta se consolida y se profundizan las tendencias a la fragmentación socio espacial[553].

Si se vuelve la mirada sobre el contexto nacional, puede afirmarse que los dos años posteriores a la renuncia de Fernando De la Rúa resultaron caóticos en términos políticos y económicos: la sucesión de varios presidentes en una misma semana, la confiscación de los ahorros, los clubes de trueque, la salida forzosa del sistema de la "convertibilidad" y la circulación de 17 cuasi-monedas provinciales son sólo algunos detalles del desborde generalizado en el que vivía la Argentina. Sin embargo, la crisis del 2001 también generó algunas "oportunidades ocultas". La recesión había sido tan profunda que una relativa estabilización de la economía produjo una rápida puesta en movimiento de la capacidad productiva que se encontraba ociosa como consecuencia de dicha crisis, lo que generó las condiciones para un rápido crecimiento económico. Además, la devaluación decidida por Duhalde (2002-2003) mejoró la competitividad, alentando el crecimiento de las exportaciones y un incipiente proceso de sustitución de importaciones, lo que produjo un saldo favorable en la balanza comercial[554].

Néstor Kirchner, electo en 2003, continuó el rumbo económico decidido en los meses anteriores a su asunción, manteniendo en su cargo al Ministro de Economía, Roberto Lavagna. En esos años, además del superávit comercial[555] y de la reactivación de la economía, se logró un superávit fiscal, con un fuerte crecimiento de la recaudación impositiva. La Nación y las provincias comenzaron a mejorar sus ingresos, pudiendo generar reservas genuinas, lo que les permitió fortalecer sus posiciones para llevar adelante diferentes políticas, como la de la inversión pública en infraestructura, a pesar de la restricción al acceso al crédito externo. Estas inversiones incluyeron, por caso, la extensión de las redes de agua potable y cloacas en el AMBA, la construcción de

[553] *Ibíd.*, p. 63.

[554] "…debido a la disminución de importaciones por la recesión, el buen comportamiento de las exportaciones y la suspensión del pago de parte de la deuda externa, el balance de pagos registró un gran excedente en el trienio 2002-2004; el superávit comercial es del orden de los 50 mil millones de dólares". FERRER, Aldo (2004), *La economía argentina… Op.cit.*, p.369.

[555] Entre el 2003 y el 2006, las exportaciones argentinas crecieron más de un cincuenta por ciento, de 30.000 a 46.000 millones de US$. En el mismo período, las importaciones aumentaron de 14.000 a 34.000 millones, aunque el saldo de la balanza comercial siempre resultó positivo.

1.500 km. de autovías y autopistas (entre las que se destacan la que une Rosario y Córdoba y la autovía sobre la RN14, en Entre Ríos), la pavimentación de 3.000 km. de rutas de tierras y ripio, y diversas obras vinculadas a la energía, como los 2.500 km. de gasoductos troncales y la culminación de las obras de Yacyretá y Atucha II.

En suma, estas circunstancias dieron la posibilidad de ensayar soluciones diferentes a las que proponían los defensores de la ortodoxia neoliberal; una suerte de "neo-keynesianismo"[556] a partir del cual se buscó retomar el control de la política económica y dejar de lado las recetas tradicionales: acumular reservas en el BCRA, administrar el tipo de cambio y resolver el problema de la deuda, que se encontraba en *default*. Lo que se logró mediante el canje del año 2005, aceptado por la gran mayoría de los acreedores[557]; acción política que no sólo permitió aliviar significativamente las cuentas fiscales, sino también poner en marcha un programa de "crecimiento con inclusión social"[558]. El pago de toda la deuda contraída con el FMI, a su vez, brindó mayor libertad para la ejecución de las políticas nacionales[559].

Cristina Fernández de Kirchner, quien asumió en diciembre de 2007, se hizo cargo de la presidencia con el objetivo de continuar y profundizar el rumbo político y económico que se había iniciado en el año 2003. Sin embargo, a pocos meses de haber iniciado su mandato, en marzo de 2008, se produjo uno de los principales conflictos que debió afrontar en los ocho años en los que estuvo en el poder; el que la enfrentó con el sector rural. El problema comenzó con la afamada "resolución 125", por la cual se decidía incrementar las "retenciones", es decir, los impuestos sobre la exportación de soja y otros productos del Agro, y signó gran parte de la historia política posterior; incluso, podría pensarse, posibilitando la victoria de Mauricio Macri en 2015.

[556] *Mercadc*, 1/11/2013. Recuperado de http://www.mercado.com.ar/notas/8014004

[557] El canje de bonos de la deuda ascendió a un monto total de 82.000 mil millones de US$, al cual adhirieron el 76 por ciento de los tenedores de esos bonos. Además, a fines de ese mismo año, el gobierno de Kirchner decidió cancelar la deuda con el Fondo Monetario Internacional, pagando en efectivo 9.500 millones de US$.

[558] *Página/12*, 13/06/2007. El crecimiento con inclusión social. Recuperado de https://www.pagina12.com.ar/diario/elpais/1-86488-2007-06-13.html

[559] Cabe señalar que estas decisiones estratégicas se vieron favorecidas por las condiciones que había generado la "devaluación"; condiciones que resultaron de especial provecho para el sector industrial, el cual creció un 70% entre 2003 y 2010. En ese período, en efecto, el total de Parques Industriales pasó de 80 a 280, el número de empresas pasó de 2.200 a 7.800, los obreros industriales, de 78.000 a 240.000, y la inversión pública creció del 0,7% del PBI en 2002 al 4,3% en 2010, propiciando también la innovación y la vinculación entre el sistema Productivo y el sistema Científico y Tecnológico, que también recibió un gran impulso por estos años. La creación del Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva (MinCyT), creado por el gobierno de Cristina Fernández en diciembre de 2007, es un claro ejemplo de ello.

En este contexto general, es posible pensar que el Estado asumió un rol muy diferente al de la década de 1990. La resolución del problema de la deuda, se dijo ya, le permitió recuperar su capacidad financiera, lo que a su vez le posibilitó retomar las riendas de la política pública. Este hecho introdujo un giro en el curso de los acontecimientos, lo que se tradujo en decisiones tales como el fin de las AFJP y la reestatización de los fondos de la ANSES, en 2008. Con esa decisión estratégica, se recuperó una enorme masa de recursos a través de los cuales no sólo se buscó mantener la sustentabilidad del sistema previsional, sino que también fue posible instrumentar diversas políticas vinculadas a la Seguridad Social, a la inclusión y al desarrollo urbano: las moratorias jubilatorias, la Asignación Universal por Hijo (AUH), el Plan Progresar y el Programa de Crédito Argentino del Bicentenario (Pro.Cre.Ar). Este último Programa, lanzado en junio de 2012, se proponía resolver el creciente déficit de vivienda que experimentaba la población argentina, sobre todo en la franja de la clase media, a través de créditos hipotecarios (para personas que ya poseyeran o no un terreno apto) y de la edificación de desarrollos urbanísticos con el fin de culminar la construcción de 400.000 viviendas nuevas en 4 años[560].

Según el urbanista Eduardo Reese, "el Programa fue muy bueno por varias razones"[561]. Por un lado, porque permitió "atender la demanda habitacional de los sectores medios formalizados", los que estaban muy necesitados de una política de créditos blandos que les permitiera acceder a una vivienda propia, ya que esas posibilidades habían sido muy escasas -o excesivamente onerosas- en los años previos al lanzamiento del Pro.Cre.Ar. Lo que se evidenció en el creciente número de inscripciones que se produjo en cada uno de los sorteos del Programa[562]. Por otra parte, señala Reese, "el gobierno no solamente estaba dando una respuesta a una demanda social sentida por un sector de la población", sino que también produjo un impacto muy positivo en el crecimiento de la actividad económica, estimulando la construcción, el empleo y la inversión[563]. En ese sentido, es destacable el hecho de

[560] A partir de 2013, el Programa también incluyó una línea de crédito destinada a la refacción, terminación y/o ampliación de una vivienda ya existente. Todos los prestamos fueron realizados a través del Banco Hipotecario, y, además de la ANSES, involucraron al Ministerio de Economía (MECON) y a la Agencia de Administración de Bienes del Estado (AABE), que aportó lo terrenos fiscales en el que se edificaron los desarrollos urbanísticos.

[561] *Revista Hábitat Inclusivc*, junio de 2017, n° 9. La política del PROCREAR. Entrevista a Eduardo Reese. Recuperado de http://www.habitatinclusivo.com.ar/revista/la-politica-del-procrear-entrevista-a-eduardo-reese/. Todas las citas textuales han sido tomadas de esta entrevista.

[562] En el primero de ellos, el 20 julio de 2012, se inscribieron 21.968 personas; en el octavo, el 22 de octubre de 2013, 363.868.

[563] En tal sentido, cabe señalar que el Programa también fue pensado como una medida "contra-cíclica", es decir, como un modo de afrontar la crisis internacional provocada por el quiebre de diversos bancos internacionales en el año 2008. Así, en una medida de claro corte "keynesiano", el gobierno nacional entendía que la construcción se convertiría en el motor que impulsaría el

que los recursos de la ANSES, antes sólo invertidos en el sistema financiero, fueron puestos a disposición de aquellos mismos individuos que producen la riqueza, en una "decisión estratégica" que "merece la mejor de las evaluaciones".

Sin embargo, afirma también Reese, "el Programa tuvo algunos inconvenientes, sobre todo en lo que tiene que ver con sus impactos urbanos". En efecto, podría decirse que el gran talón de Aquiles del Pro.Cre.Ar fue la ausencia de una "política de suelo"[564] que pudiera limitar y/o contrarrestar los efectos de la creciente especulación inmobiliaria. Por el contrario, los desarrollos urbanísticos, a ser emplazados en terrenos fiscales, experimentaron serias limitaciones en su concreción, una muy "corta vida", por lo que "buena parte del peso específico del Programa quedó en manos del crédito individual". Lo que tuvo efectos *adversos* muy significativos: la búsqueda aislada y discrecional de un lote que cumpliera con los requisitos, más allá de toda planificación por parte del Estado; el aumento exponencial de los precios de los terrenos, cada vez más escasos y sujetos a las leyes del mercado[565]; y la consecuente búsqueda de lotes en la periferia de las distintas ciudades, lo que aceleró la dispersión y la fragmentación urbana. Este fenómeno, que se produjo a lo largo y a lo ancho del país, muestra una significativa debilidad del Estado para poder resolver uno de los mayores problemas estructurales vinculados a la política de vivienda: el del acceso al suelo[566].

En suma, como sostienen Cintia Barenboim y Pablo Elinbaum, quienes realizaron un exhaustivo y detallado análisis del impacto del Pro.Cre.Ar en el Área Metropolitana de

crecimiento de la economía. Cfr. DEL RÍO, Juan Pablo (2014). Transformaciones habitacionales en la Región Metropolitana de Buenos Aires. *Geograficando, 10*(2), 1–33.

[564] *Página/12*, 17/04/2017. La especulación inmobiliaria se fortalece. Recuperado de https://www.pagina12.com.ar/32291-la-especulacion-inmobiliaria-se-fortalece

[565] Diario *El Litoral*, 10/11/2013. Hay pocos terrenos y viviendas para beneficiarios del Procrear. Recuperado de http://www.ellitoral.com/index.php/id_um/94618-hay-pocos-terrenos-y-viviendas-para-beneficiarios-del-procrear

[566] Más aún, sostiene Reese: "En el caso de la tierra, efectivamente el Estado ha jugado un rol muy importante a favor de los especuladores, porque salió a poner en marcha un programa de financiamiento sin calcular el impacto sobre el suelo, haciendo que los precios subieran y por lo tanto que los especuladores ganaran más plata que nunca. Así, si antes del Procrear un lote salía $100.000, en el momento en que se anunció el Procrear valía $200.000 […] El Estado al final, en el 2015, prácticamente estuvo a merced de lo que los especuladores querían. De hecho, los sorteos se cortaron porque cada vez que había un sorteo del Procrear, todos los precios de los lotes aumentaban de manera impresionante. En las ciudades, todos los diarios locales, Neuquén, Córdoba, Rosario, estaban dando cuenta, inclusive los medios periodísticos de ciudades pequeñas y medianas, de todos lados, da cuenta de la penuria de la gente por conseguir un lote. Quiere decir que definitivamente la política de suelo del Procrear fue la peor política de todo el programa".

Rosario[567], en lo que refiere a "la provisión de un hábitat digno para la población", el rol del Estado argentino se modificó de manera significativa en la década del '90. Pues el Estado se desligó de la política habitacional; en otras palabras, dejó de ser principal agente de decisión en la política de vivienda y comenzó a ser un "facilitador de las acciones del sector privado"[568]. En tal sentido, podría afirmarse a modo de conclusión, si bien el plan Pro.Cre.Ar. fue concebido desde una clave "neokeynesiana", y para dar respuesta a una genuina demanda social, su instrumentación no pudo -no supo, o no quiso- evadir la lógica impuesta por el mercado desde tiempos de la hegemonía neoliberal. Lo que redundó en la aceleración de una tendencia prexistente: la de la dispersión y la fragmentación de las ciudades, la del crecimiento de las Áreas de Expansión Urbana. No sólo en Buenos Aires, sino también en otras ciudades medias de la Argentina, como Rosario y Santa Fe.

* *

¿Qué ocurrió por esos años en el GSF? Como ya se mencionó en el capítulo anterior, a principios de la década de 1980, la ciudad de Santa Fe fue testigo de dos importantes fenómenos; uno urbano y otro natural. Por un lado, se llevó a cabo la construcción de una serie de conjuntos de viviendas de alta densidad a partir del financiamiento del Fondo Nacional de Vivienda (FONAVI), lo que dio origen a partes diferenciadas dentro de la mancha urbana[569]. Por otro, derivada de su *condición fluvial*, Santa Fe sufrió graves inundaciones en los años 1982, 1983 y 1986, las que no sólo produjeron daños materiales significativos, sino que también pusieron en evidencia la fragilidad de todo el sistema urbano-ambiental, fuertemente modificado a partir de la acción antrópica. Como consecuencia de la inundación del año 1983, también se mencionó, se produjo la caída del Puente Colgante, en una elocuente metáfora de la declinación que había experimentado la ciudad desde aquellos tiempos en el que dicho puente había sido puesto en funcionamiento, hacia finales de los '20.

Asimismo, al igual que otras ciudades argentinas, Santa Fe había comenzado a experimentar -ya desde la década del '60, a pesar de la disminución del crecimiento

[567] Cfr. BARENBOIM, Cintia; ELINBAUM, Pablo (2016). Plan Pro.Cre.Ar como instrumento de política habitacional e inclusión social a través del acceso a la vivienda. El caso del Área Metropolitana Rosario, Argentina. *Documento de Trabajo WP16CB1SF*, *Lincoln Institute of Land Policy*.

[568] *Ibíd.*, p. 1.

[569] Además de aquellos barrios en donde la Municipalidad formalizó "un plan de viviendas por autoconstrucción", sobre todo al noroeste de la ciudad, "otros barrios donde se construyeron polígonos de vivienda social son: El Pozo, Centenario y Las Flores, materializándose, ya en 1968, Las Flores 1". GIORIA, Blanca (2009). *La construcción del espacio geográfico… Op.cit.*, p. 97.

intercensal[570]- una expansión de la mancha urbana, consolidada por su función como capital del Estado Provincial[571] y "como un importante centro proveedor de servicios comerciales, medico-asistenciales, educativos y financieros para una amplia zona de influencia"[572]. Además, si bien Santa Fe nunca se caracterizó por un perfil industrial, el GSF, como se ha visto con el caso de las firmas DKW y FIAT, sí fue escenario de radicación de importantes empresas e industrias, sobre todo en los grandes terrenos disponibles en Santo Tomé y Sauce Viejo (CLS). A lo que se suma el hecho de que la mancha urbana de la ciudad central no sólo se ramificó a través de los distintos corredores, sino que también continuó con su tendencia de expansión sobre las tierras (en muchos casos, fiscales) ubicadas al oeste y al norte del casco histórico; por lo general, en áreas bajas, con riesgo hídrico, y desprovistas de una infraestructura de servicios adecuada (CIN y CLB-Oeste).

Luego de las inundaciones ocurridas en la década de 1980, y de otra crecida de gran magnitud que experimentó el Paraná en el año 1992, se iniciaron importantes obras de infraestructura que fueron convirtiendo a Santa Fe en una "ciudad anillada"[573], dado que estas defensas no se ubicaron sólo en los distintos bordes de la ciudad central (CLB), sobre las tierras bajas a la vera del Salado, sino también en el área de expansión sobre el valle de inundación del Paraná (CLE). En efecto, gracias al financiamiento externo del que gozaba el país por esos años, el gobierno de la Provincia de Santa Fe, en manos del Partido Justicialista desde el retorno a la democracia[574], planteó soluciones integrales a través del Programa de Rehabilitación

[570] El índice de crecimiento entre el Censo Nacional de 1947 y el de 1960 fue del 22,4%, ya que la ciudad pasó de 168.791 a 217.696 habitantes. Ese índice irá disminuyendo con el paso del tiempo: será del 16,0% entre 1960 y 1970, del 15,3% entre 1970 y 1980 y del 13,7% entre 1980 y 1991, cuando la ciudad alcance los 349.343 habitantes.

[571] La nueva Constitución de la Provincia, sancionada en abril de 1962, reformó el preámbulo y todos los artículos de la antigua carta magna, con excepción del art. 4, referido a la sede de las autoridades provinciales. Cfr. PIAZZESI, Susana; MACOR, Darío (2011). Santa Fe política, 1955-2010… *Op.cit.*, p. 438.

[572] GIORIA, Blanca (2009). *La construcción del espacio geográfico… Op.cit.*, p. 92.

[573] "En síntesis, señalar a Santa Fe como una ciudad anillada es mencionar que durante la etapa [1940-2000] se construyeron en el territorio del municipio los siguientes terraplenes de defensa: Terraplén Irigoyen, French-Pascual Echagüe, Alto Verde, Bajada de Distéfano, Sector La Guardia Centro, Defensa Colastiné, Sector La Guardia Norte-Los Naranjales, Sector Virgen de Guadalupe-Santa Rita, Sector Garello, que continúan en las Comunas de Santa José del Rincón y Arroyo Leyes". *Ibíd.*, p. 115.

[574] De modo sucesivo, los primeros tres gobernadores de Santa Fe con posterioridad al regreso de la democracia fueron José María Vernet (1983-1987), Víctor Reviglio (1987-1991) y Carlos Alberto Reutemann (1991-1995). Todos ellos pertenecientes al Partido Justicialista. En ese mismo período, también la Municipalidad de la ciudad estuvo en manos del PJ, dado que los primeros intendentes de la post-dictadura fueron Tomás Camilo Berdat (1983-1987), Carlos Aurelio Martínez (1987-1989) -reemplazado de modo breve por Enrique Muttis, del PDP (1989-1991)- y Jorge Obeid (1991-1995).

para la Emergencia de las Inundaciones (PREI) financiado por el Banco Mundial (Birf)[575]. En este marco, el CLE comenzó a convertirse en un sitio seguro para la expansión de la ciudad de Santa Fe a partir de la construcción de defensas contra inundaciones en el barrio FONAVI de El Pozo, en el Distrito de Alto Verde y en la Guardia, pero, fundamentalmente, a partir de la ejecución a ambos lados de la RP1 del anillo de protección para Rincón y Colastiné Norte. Por otra parte, como se verá en el apartado destinado al CLB, se incluyó la reconstrucción completa de la Avenida Costanera sobre la Laguna Setúbal (CLB-Este) entre las obras realizadas a partir de dicho financiamiento externo, reforzando la calidad ambiental y el carácter identitario que ese espacio posee para los santafesinos desde aquellas primeras obras a las que se ha hecho referencia en el Capítulo 2.

Además, como se dijo, también se puso en ejecución un vasto sistema de terraplenes de defensa hídrica, tanto en el "distrito de La Costa", incluyendo a Colastiné y al pueblo de San José del Rincón, como en el borde más deslucido de la ciudad; este último, en coincidencia con los tramos restantes de la Avenida Circunvalación de Santa Fe. Estas obras, como se verá con mayor detalle a partir del análisis del caso del CLB, ofrecieron condiciones de relativa seguridad a grandes extensiones de suelo urbano que, hasta ese momento, eran ocupadas por las aguas del Río Paraná y del Río Salado en cada una de las crecientes que estos cursos de agua experimentaban de manera sucesiva. Lo que, a su vez, favoreció la ocupación de esos terrenos y la consecuente extensión de la mancha urbana. Esta expansión se tradujo, a su vez, en una reconfiguración administrativa del territorio de la ciudad de Santa Fe, con el nacimiento de dos nuevas comunas en la zona de la Costa: la de Arroyo Leyes, creada en el año 1990 por la ley provincial N° 10.513, y la de San José del Rincón, creada en el año 1991 por la ley provincial N° 10.723. Como consecuencia de ello, la superficie del municipio de Santa Fe se redujo a una superficie total de 26.800 Ha, de las cuales sólo 5.860 resultan urbanizables, ya que las otras 21.000 (es decir, el 78,2% del total) están conformadas por ríos, islas, lagunas y bañados[576]. *Condición fluvial* que no sólo afecta el esquema de crecimiento de la ciudad, sino también el valor del escaso suelo disponible.

Por su parte, la inversión inmobiliaria privada dio lugar a distintos fenómenos urbanos: por un lado, la expansión del mercado de los edificios en altura produjo un aumento en la densidad del área central y pericentral de la ciudad, aunque sin modificaciones sustanciales de la imagen urbana. Por otra parte, se produjo la creciente conversión de las tierras ubicadas al norte de la mancha urbana ya existente, antes destinadas a la horticultura, y poco a poco anexadas a la ciudad a partir de diferentes loteos, dando

[575] Cfr. PAOLI, Carlos; SCHREIDER, Mario (Edits.) (2000). *El río Paraná en su tramo medio. Contribuciones al conocimiento y prácticas ingenieriles en un gran río de llanura*. Santa Fe: UNL.

[576] Cfr. GIORIA, Blanca (2009). *La construcción del espacio geográfico… Op.cit.*, pp. 125-126.

origen a una ciudad más expandida y fragmentada, de carácter extensivo y discontinuo (CIN). En tercer lugar, se dio inicio a la construcción y paulatina consolidación de diversos *countries*; urbanizaciones cerradas en conexión directa con las principales vías de acceso a la ciudad, sobre todo ubicados en los márgenes de la Autopista Rosario-Santa Fe (CLS). Finalmente, se produjo la expansión suburbana de la ciudad hacia el este, precisamente en el distrito de La Costa, en los terrenos ahora protegidos por las defensas hídricas (CLE). Las viviendas construidas en esta área, de alto valor ambiental y paisajístico, serán primero destinadas a la recreación, como casas "de fin de semana", aunque diversos factores -que se mencionarán con mayor detalle en lo que sigue- harán que su ocupación comience a ser, cada vez en mayor medida, de uso permanente.

Cabe señalar que, como también se ha mencionado, todos estos procesos se dieron bajo un marco normativo muy frágil, y en consonancia con el nuevo modelo que se había impuesto en la Argentina, es decir, en un contexto político en el que el descrédito de la acción del Estado era directamente proporcional a la confianza que infundía el discurso neoliberal que alcanzó un carácter hegemónico durante la década de 1990. Como consecuencia de ello, pudo observarse una declinación de los modelos de planificación urbana, los cuales intentaron ser contrarrestados por diversos intentos de planificación estratégica que, sin embargo, no fueron capaces de establecer ejes de desarrollo precisos para la ciudad de Santa Fe. "Es así como el pasivo y delegativo del gobierno local, su falta de competencia, y la escasa capacidad institucional, ponen de manifiesto la presencia de un urbanismo de mercado, de inmobiliarias, que son las que planifican el espacio de la ciudad reemplazando el Plan Urbano que se proponía lograr una Santa Fe más equilibrada"[577].

Además de las obras hídricas y de infraestructura, las inversiones públicas de los años '90 se orientaron hacia la construcción de algunos equipamientos de relevancia, como el nuevo Hospital de Niños, un establecimiento pediátrico de alta complejidad (que fue ubicado, como era de esperar, sobre el borde oeste de Santa Fe), y la reconstrucción del emblemático Puente Colgante, reinaugurado a fines del año 2002. No obstante, ya en una invariable histórica de la ciudad, la atención prestada a las obras de reforma y renovación de la costanera sobre la Laguna Setúbal, inauguradas en la segunda mitad de la década del '90, y a las defensas hídricas construidas sobre el borde este de la ciudad, incluida el área del distrito de "La Costa", se contrapusieron a la desidia que los diversos gobiernos provinciales y municipales manifestaron por completar las obras de defensa sobre el borde oeste[578]. Como consecuencia de esa inacción, el 29

[577] *Ibíd.*, p. 155.

[578] Entre 1995 y 2007, tanto la provincia como la ciudad de Santa Fe continuaron en manos del Partido Justicialista. En el caso de la provincia, con los dos gobiernos de Jorge Obeid (1995-

de abril del año 2003, las aguas del Río Salado ingresaron por la zona del Hipódromo, anegando un tercio de la ciudad central, y produciendo el peor acontecimiento hídrico del que Santa Fe tenga memoria, con más de 100.000 evacuados y un número inicial de 29 fallecidos.

A partir de ese momento, y sobre todo luego de una nueva inundación (cuya causa no fue el río, sino la lluvia) ocurrida en marzo de 2007[579], la gestión política de la ciudad de Santa Fe se convirtió en la gestión del "riesgo hídrico". En efecto, las últimas tres administraciones municipales de la capital provincial, en manos del FPCyS[580], han puesto un especial énfasis en la construcción y culminación de una serie de obras de infraestructura (defensas, desagües troncales, reservorios, estaciones de bombeo) que permitan atenuar las consecuencias derivadas de la *condición fluvial* de la ciudad de Santa Fe. Una *condición fluvial* que se ha vuelto todavía más problemática a partir del cambio climático producido en nuestro planeta por la emisión de CO_2, y que ha dado lugar al desarrollo de un nuevo paradigma gubernamental; un modelo de gestión urbana estrechamente vinculado al ideario neoliberal: el de la "resiliencia"[581].

Por otra parte, en cuanto a la dinámica demográfica experimentada por el GSF durante las últimas décadas, puede afirmarse lo siguiente. Si se consideran las estadísticas provistas por los Censos Nacionales realizados entre 1980 y 2010, así como también la estimación de población llevada adelante por el Instituto Provincial de Estadísticas y Censos de la provincia de Santa Fe (IPEC, Santa Fe)[582] **(Cuadro 4.2),** puede observarse que el AEU que comprende a las actuales ciudades de Santa Fe, Santo Tomé, Recreo y San José del Rincón, y a las comunas de Monte Vera, Sauce Viejo y

1999 y 2003-2007) y el segundo mandato de Carlos Reutemann (1999-2003); en caso de la ciudad, con las intendencias de Horacio Rosatti (1995-1999), Marcelo Álvarez (1999-2003) y Martín Balbarrey (2003-2007).

[579] *Diario La Nación*, 31/03/2007. Lluvias récord en Santa Fe: 3 muertos y 26.000 evacuados. Recuperado de https://www.lanacion.com.ar/896183-lluvias-record-en-santa-fe-3-muertos-y-26000-evacuados

[580] Como consecuencia de diversos factores (entre los cuales no parece menor el de cierta desidia para resolver problemas acuciantes como el de las sucesivas inundaciones), tanto la provincia como la ciudad de Santa Fe pasaron a manos del Frente Progresista Cívico y Social, una alianza política entre el Partido Socialista, la Unión Cívica Radical y algunos otros partidos menores. En el caso de la provincia, se sucedieron las gobernaciones de Hermes Binner (2007-2011), Antonio Bonfatti (2011-2015) y Miguel Lifschitz (2015-2019); en el caso de la ciudad, la intendencia de Mario Barletta (2007-2011) y los dos mandatos de José Corral (2011-2015 y 2015-2019).

[581] Para considerar algunas críticas a este paradigma, y su incidencia específica en el caso de la ciudad de Santa Fe, Cfr. SZUPIANY, Estefanía (2018). Neoliberalismo y políticas de la resiliencia. Una reflexión crítica sobre la experiencia santafesina. *3° Congreso Internacional de "Vivienda y Ciudad". Debate en torno a la Nueva Agenda Urbana*. FAUD - Córdoba, 21 y 22 de junio de 2018.

[582] IPEC, Santa Fe. Recuperado de https://www.santafe.gob.ar/ms/ipec/contenido/proyeccion-y-estimacion-de-la-poblacion/

Arroyo Leyes, experimentó un crecimiento del 54,6% entre 1980 y 2018, pasando de 354.886 habitantes a un número estimado de 548.664. De igual manera, también puede observarse que la tasa de crecimiento general ha venido desacelerándose en forma paulatina, pasando del 23,2% en el período 1970-1980 a un valor estimado del 7,3% para el período 2010-2018.

POBLACIÓN E ÍNDICES DE CRECIMIENTO DEL GRAN SANTA FE, POR DISTRITO (1970-2018)												
Distrito	1970	%	1980	%	1991	%	2001	%	2010	%	2018*	% 1980-2018
Santa Fe	257.241	19,1	306.293	14,1	349.323	5,8	369.589	7,9	398.927	6,1	423.212	38,2
Santa Tomé	24.018	52,4	36.609	21,6	44.533	32,6	59.072	14,1	67.434	10,4	74.468	103,4
Recreo	2.046	71,9	3.517	178,6	9.801	30,6	12.798	13,1	14.484	9,7	15.897	352,1
S.J. Rincón	2.367	34,9	3.193	67,7	5.355	58,8	8.503	22,1	10.378	15,8	12.024	276,5
Monte Vera	1.357	95,8	2.657	110,1	5.583	26,6	7.068	19,5	8.447	14,1	9.640	262,8
Sauce Viejo	813	218,9	2.617	38,7	3.631	87,9	6.825	21,3	8.283	15,3	9.557	265,1
Arroyo Leyes					1.599	40,1	2.241	37,1	3.071	25,9	3.866	141,7**
Total	287.842	23,2	354.886	18,3	419.825	11,1	466.096	9,6	511.024	7,3	548.664	54,6

Cuadro 4.2. Fuente: Elaboración propia en base a Censos Nacionales (1970-2010) / (*) Estimación al 30/06/2018 - IPEC, Santa Fe / (**) 1991-2018.

En términos más específicos, puede observarse una tendencia de expansión muy similar en la ciudad central del aglomerado, Santa Fe, la que ha experimentado un crecimiento porcentual muy inferior al del resto de las localidades que componen el GSF: un 38,2% entre 1980 y 2018. Pero con un índice que evidencia una sostenida caída a lo largo del tiempo, pues pasó del 19,1% en el período 1970-1980 al 6,1% entre 2010 y 2018[583]. Según Isabel Martínez *et al.*[584], este fenómeno, que también se repite en el Área Metropolitana de Rosario, responde a diversos factores:

> La búsqueda de mejores condiciones de habitabilidad y paisajísticas en zonas menos densas, favorecidas por la red de movilidad y próximas a la ciudad central. A esta situación se le agrega el incremento de los valores inmobiliarios en el área central, lo que ha facilitado la oferta de nuevas formas de asentamientos, "barrios abiertos" dispersos en el territorio suburbano que se suman a la ya existencia de barrios cerrados[585].

[583] Para señalar un simple ejemplo de contraste, la ciudad de Recreo evidenció un crecimiento exponencial entre 1980 y 2018 (352,1%), aunque su dinámica de crecimiento actual (9,7%) se encuentre en valores similares a los de Santa Fe (6,1%) o Santo Tomé (10,4%).

[584] MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, Isabel; SOIJET, Mirta; TAMBURRINI, María Cristina; CICCHINI, Ana; BAGLIONE, Graciela (2012). La construcción del territorio metropolitano. Densificación de la centralidad y formas del crecimiento difuso. Estudio comparado en las áreas metropolitanas de Rosario y Santa Fe, Argentina". En *Portal de Universidad Politécnica de Catalunya*. Barcelona: Universidad Politécnica de Cataluña.

[585] *Ibíd.*, p. 4.

Además, como se ha mencionado más arriba, la *condición fluvial* de Santa Fe, y la poca disponibilidad de tierras urbanizables en su jurisdicción, han conducido a los habitantes a buscar opciones en la periferia, o en localidades aledañas. Lo que derivó en el surgimiento de nuevas centralidades sobre los diversos CEU, así como también en la consolidación de procesos de suburbanización. Un proceso que se inició bajo la hegemonía del neoliberalismo (con el "boom" de los *countries*, la desregulación del mercado, la especulación inmobiliaria y el consecuente incremento del valor de la tierra y las viviendas en áreas centrales), pero que ha continuado consolidándose durante los últimos años. Sobre todo, a partir del impulso del Plan Pro.Cre.Ar.

2. La consolidación de los Corredores de Expansión Urbana del GSF

2.1. CORREDOR LITORAL DE BORDE

De acuerdo a lo examinado en los capítulos anteriores, se ha observado cómo las políticas urbanas -dirigidas a la concreción de infraestructuras viales y defensas hídricas- y los documentos urbanísticos confeccionados para la ciudad, tendieron a profundizar aquella suerte de *degradé* socio-espacial entre las riberas este y oeste. A lo largo del período que concierne al presente capítulo, estas tendencias se incrementarán, fundamentalmente, a partir del crecimiento de la mancha urbana hacia el noroeste de la ciudad.

Entre las obras que integran el CLB, el borde este cobró un nuevo impulso a partir de la **reconstrucción de las avenidas costaneras "Siete Jefes"** (1994-1996) y **"Almirante G. Brown"** (2001-2004). Por otra parte, el CLB en su tramo de conexión con la Mesopotamia quedó concluido con la remodelación y **ensanche de las avenidas "Leandro Alem" y "27 de Febrero"** (2004-2005). Finalmente, con la concreción de los tramos I y II (1994-1997) y del tramo III (2004-2012) de la **Avenida de Circunvalación Oeste**, se completó el anillo de cierre para la planta urbana de Santa Fe, planteado allá por los años '60 en el marco del plan de mejoras de accesos impulsado por la DPV. A continuación, se examinan cada una de estas obras y finalmente, se indaga en torno a las nuevas perspectivas de abordaje e intervención vinculadas a la redefinición del borde oeste y su integración con la ciudad.

2.1.1. *La reconstrucción de las avenidas costaneras y el completamiento de la Avenida Circunvalación*



Tras los inconvenientes y destrozos ocasionados durante las inundaciones de los años 1982, 1983 y 1992, el Gobierno de la Provincia de Santa Fe emprendió la reconstrucción completa de la Avenida Costanera "Siete Jefes", en el marco del Programa de Rehabilitación para la Emergencia de las Inundaciones (PREI) financiado por el Banco Mundial (Birf). El proyecto consistía en un paseo costanero de 1.200 metros de longitud resuelto en dos niveles; uno superior a la altura de la avenida y uno inferior o "berma" destinado al muro y suelo de defensa. Asimismo, en ambos extremos se diseñaron hitos referenciales en las proximidades al Puente Colgante (extremo sur) y al encuentro de las dos costaneras (extremo norte), donde se erigió un faro de 12 metros de altura "a la manera de gran mojón urbano"[586]. Finalmente, la obra fue inaugurada en el año 1996 convirtiéndose, nuevamente, en uno de los paseos más elegidos y frecuentados por los santafesinos y los visitantes foráneos. O, como anunciaba aquella crónica de los años '30, en el "mejor pulmón de la ciudad"[587] **(Figura 4.1).**

Algunos años más tarde, en 2001, el Gobierno Provincial anunció la reconstrucción de la Avenida Costanera "Almirante Brown" (prolongación hacia el norte de la Avenida Costanera "Siete Jefes") a lo largo de 2.900 metros[588]. La obra consistía en la recuperación de la ribera noroeste de la Laguna Setúbal afectada por largos períodos erosivos y por un proceso de abandono que había desencadenado en la proliferación de malezas, la acumulación de residuos y en desagües clandestinos. A diferencia del tramo reconstruido durante la década anterior, el nuevo proyecto privilegió la continuidad y la comodidad del paseo inferior o "berma", donde se utilizaron celdillas

[586] *Diario El Litoral*, 7/08/1993. Cómo será la nueva costanera, p. 30. Asimismo, en esta nota se detallan las características fundamentales de la propuesta vinculadas a su estilo arquitectónico: "Propone una doble codificación del lenguaje 'histórico y moderno' manteniendo la primacía del primero en la parte superior del paseo (avenida costanera) y del segundo en la parte inferior del mismo o 'berma'. El vocabulario moderno se remite a la materialización del muro y suelo de defensa como resultante de los requerimientos tecnológicos y funcionales del proyecto. En ambos casos (muro y suelo), el hormigón está expuesto a la vista, es decir, se utilizan los elementos constitutivos de la defensa sin revestimientos adheridos ni ornamentación aplicada. Así como el diseño moderno, austero y controlado, se desarrolla en el área 'útil' o defensiva de la sección (parte baja) el lenguaje clásico se desarrolla en la parte alta o 'bella' de la misma, en el nivel de la urbe, en correspondencia con los requerimientos simbólicos y representativos de la comunidad, que se ven así respaldados no sólo por el antecedente histórico sino también por la tradición occidental que preferencia el clasicismo para los edificios públicos, juntamente con su demanda de universalidad".

[587] *Diario El Orden*, 3/11/1930. Se trata del mejor pulmón de la ciudad, p. 48.

[588] *Diario El Litoral*, 4/03/2001. La costanera norte lucirá renovada. Recuperado de https://www2.ellitoral.com/index.php/diarios/2001/03/04/metropolitanas/AREA-02.html

permeables de forma hexagonal en lugar de dados de hormigón[589]. Entre los objetivos generales planteados por la Secretaría de Desarrollo Económico y Urbano de la Municipalidad de Santa Fe, el proyecto proponía reivindicar el espacio público como lugar de apropiación de la ciudadanía y contribuir al desarrollo de la actividad ribereña, generando un gran complejo de servicios turísticos y recreativos[590] **(Figura 4.2).**

Reconstruidos ambos tramos -las avenidas "Siete Jefes" y "Almirante Brown"- la costanera santafesina alcanzó una extensión total de 4,4 kilómetros, consolidándose como uno de los espacios públicos más frecuentados y emblemáticos de la ciudad. Al mismo tiempo, se convirtió en una vía de acceso rápido al norte de Santa Fe, aunque exenta del tránsito pesado que provenía de los flujos regionales, nacionales e internacionales. Esta característica permitió la conformación del único tramo del CLB integrado a la escala local y continuo a la mancha del tejido urbano adyacente **(Figura 4.3).**

* *



Tras la habilitación del tramo sur de la Avenida de Circunvalación, en 1969, su prolongación hasta el puente sobre la Laguna Setúbal se había reducido tan sólo a obras de pavimentación y mejorado de las calzadas durante la década de 1970. No obstante, la intensificación del tránsito vehicular de escala regional y nacional y, paulatinamente, el aumento de la movilidad internacional a partir de la incorporación de la ciudad al Corredor Bioceánico Central, impulsó la redefinición del trazado de las avenidas 27 de Febrero y Leandro Alem. Ambas avenidas bordean al puerto de Santa Fe y empalman con la RN168 (hacia el CLE) y con la Autopista Rosario-Santa Fe (hacia el CLS). El proyecto de remodelación fue elaborado por la DPV y licitado por el Gobierno Provincial a mediados de 2003. El mismo consistía en la habilitación de una multitrocha de ocho carriles, con una longitud total de 2.650 metros, comprendidos éstos entre el principio del tramo sur de la Avenida de Circunvalación (a la altura de la intersección de calle Juan de Garay con la Avenida 27 de Febrero) y el intercambiador de acceso al Puente Oroño (a la altura del cruce de calle Laprida con Avenida Alem)[591].

[589] *Diario El Litoral*, 29/10/2001. Costanera: avanza la obra de defensa del tramo norte. Recuperado de https://www2.ellitoral.com/index.php/diarios/2001/10/29/metropolitanas/AREA-02.html

[590] *Revista Origen*, enero de 2003. El sector costero de la avenida Alte Brown, pp. 33-35.

[591] GOBIERNO DE SANTA FE, 21/07/2003. Licitación de la obra de remodelación de las Avdas. 27 de Febrero y Leandro Alem de Santa Fe. Recuperado de http://gobierno.santafe.gov.ar/prensa/mitemplate.php?idnoticia=17418&mostrarmenu=si&include=noticias_prensa/2003/210703s3.htm&ptitulo=Noticia%20del%20lunes%2021%20de%20julio%20de%202003%20(210703s3.htm)&fechanoticia=&volverurl=&pDescDiaMax=Lunes&intvalDiaMax=23&pDescMesMax=junio&A%F1oMax=2003&DiaMax=23&MesMax=06&pdia=21&pmes=07&panio=2003

Sin embargo, el proyecto desató una serie de polémicas. Por un lado, la ejecución de la obra requería talar una gran cantidad de especies arbóreas, alrededor de 300 "tipas" de gran tamaño, lo que generó una rotunda oposición por parte de entidades ambientalistas. Al mismo tiempo, otras críticas al proyecto se fundamentaron en la barrera que produciría esta "gran trocha de cemento" entre el sector costero y la ciudad, ante la posibilidad de reconversión del área portuaria en un nuevo escenario urbano. En este sentido, la Comisión Municipal de Defensa del Patrimonio Cultural sugirió recuperar el carácter urbano de esas avenidas: "Cuando decimos 'carácter urbano' estamos hablando de una calidad de espacio que no es precisamente el que ofrece una multitrocha o una ruta-autopista de estas características; creemos que hay sobrados elementos para reconsiderar y recapacitar sobre ciertas cuestiones"[592].

Por otra parte, uno de los motivos centrales de la crítica fue el modo en el que se gestionó el proyecto, centralizado en el Gobierno Provincial y sin la participación de entidades como las universidades, los colegios profesionales, las cámaras industriales y comerciales, entre otras entidades intermedias[593]. Frente a estas posturas críticas, los "defensores del ensanche" advertían acerca de la importancia y urgencia de la obra para potenciar la integración territorial de la ciudad, su histórico lugar geográfico como "nudo de comunicaciones": "Mientras tanto, esta vía de comunicación ya no admite más demoras si es que pretendemos que no nos saquen del mapa y ya nadie pase por Santa Fe"[594]. Tras una serie de modificaciones al proyecto original, la obra se inició a principios de 2004 y quedó definitivamente habilitada al tránsito hacia finales del 2005. Más allá de los cambios realizados a su trazado y de los intentos posteriores por conectar ambos márgenes de la avenida (puente peatonal, semaforización), el acceso a la zona portuaria, comercial y costera se redujo, ineludiblemente, al uso del automóvil **(Figuras 4.4 y 4.5).**

[592] *Diario El Litoral*, 3/11/2003. Se oponen a la multitrocha para Alem y 27 de Febrero. Recuperado de http://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2003/11/03/metropolitanas/AREA-01.html

[593] "Aseguraron [los arquitectos Rubén Martínez Ledesma y Mario Anselmi], que el detalle de la obra sólo se ha conocido a través de una nota de El Litoral, y 'ante nuestro reclamo de información a Vialidad Provincial, nos la han negado. Cada uno dice que el proyecto está en un lugar distinto y no tenemos acceso al mismo', criticaron. Los arquitectos Ledesma y Anselmi no sólo dejaron en claro que la obra es inconsulta, sino que advirtieron que tampoco fue terminado el estudio de impacto ambiental. 'En resumen, el modo de gestión no se condice con la característica de la obra cuya escala, bajo todo punto de vista, trasciende la ciudad', acotaron". *Ibíd.*

[594] *Diario La Capital*, 8/12/2003. Polémica en torno a una importante obra vial en la ciudad de Santa Fe. Recuperado de http://archivo.lacapital.com.ar/2003/12/08/region/noticia_59479.shtml#

En efecto, a partir del año 2008, ya bajo la gestión municipal del intendente Mario Barletta, las avenidas 27 de Febrero y Leandro Alem se convirtieron en el escenario de una importante carrera automovilística: el único circuito "callejero" de Súper TC 2000 en todo el país[595]. Un evento que no ha dejado de realizarse desde ese momento, y que da cuenta del uso mixto y superpuesto que ha adquirido este sector del CLB, en el que los camiones que desandan el Corredor Bioceánico Central y los autos de carrera conviven con parques, paseos de compras, supermercados, fábricas (Celulosa Moldeada), oficinas públicas (API, Correo Argentino) y centros médicos (CEMAFE).

* *



Como se ha esbozado en el capítulo anterior, el trazado de la Avenida de Circunvalación Oeste se originó en las primeras obras de defensa construidas a la vera del Río Salado. Hacia finales de la década de 1930, la conjunción del crecimiento demográfico y el incremento del valor inmobiliario en el centro y este de la ciudad impulsó el crecimiento urbano en dirección oeste, y la consecuente ocupación de terrenos anegadizos. La generación de una situación vulnerable y su posterior agravamiento derivó en la implementación de políticas urbanas tendientes a controlar el curso fluvial, materializadas en la construcción del Terraplén Irigoyen **(Figura 3.7).** No obstante, esta obra de singular importancia ingenieril para la ciudad fue concebida en términos estrictamente defensivos, alejada de los planteamientos higienistas y de embellecimiento que por entonces se implementaban en determinadas zonas de la ciudad. En este sentido, el proceso de ocupación de los bañados del oeste se mantuvo escindido de la planificación y la ideación urbana, profundizando un estado de vulnerabilidad ante la escasez de servicios urbanos, con nulas restricciones de ocupación, y la reproducción de condiciones marginales.

Tal como se ha indicado más arriba, durante las últimas décadas del siglo XX, la ciudad de Santa Fe no experimentó un crecimiento demográfico muy relevante; sin embargo, sí se verificaron movimientos internos que impulsaron una mayor ocupación de los barrios emplazados en las cercanías de los bañados del Río Salado. De las 20.000 personas que se sumaron a la ciudad en el período 1991-2001, alrededor de 18.000 se radicaron en el oeste de la ciudad, manteniendo una tendencia iniciada en la década anterior[596]. En este contexto de transformación urbana, junto a la necesaria

[595] *Diario El Litoral*, 30/08/2018. La historia del trazado urbano santafesino. Recuperado de https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/177826-la-historia-del-trazado-urbano-santafesino-33-anos-de-correr-en-las-calles-super-tc-2000.html

[596] Cfr. GIORIA, Blanca (2009). *La construcción del espacio geográfico… Op.cit.*, pp. 144-145.

redefinición del acceso norte a la ciudad, la concreción de la Avenida de Circunvalación Oeste se convirtió en una prioridad, sobre todo, para la defensa y protección de la mancha urbana comprendida entre el Puente Carretero a Santo Tomé y la localidad de Recreo[597]. Se previó, por lo tanto, la ejecución de tres tramos claramente diferenciados, con una extensión total aproximada de 30 kilómetros: el primer tramo consistió en la readecuación del viejo Terraplén Irigoyen entre el Puente Carretero y la Autopista Rosario-Santa Fe (4,3 km.); el segundo, desde este último hasta el sector sur del Hipódromo de Las Flores, a la altura de la Calle Gorostiaga (2,3 km.). Ambos tramos fueron construidos entre 1994 y 1997, generando en la población aledaña cierta tranquilidad ante las crecidas del Río Salado **(Figura 4.6).**

No obstante, con el cierre definitivo de la Avenida de Circunvalación (tercer tramo) todavía pendiente, una nueva crecida irrumpió como un torrente en este clima de certidumbre, desatando, en el mes de abril del año 2003, la peor catástrofe hídrica que la ciudad de Santa Fe haya experimentado en toda su historia. Tras una serie de anegamientos en localidades ubicadas a la vera del Salado, hacia el norte de dicha ciudad, se registró el avance de un gran volumen de agua que ingresó por la sección abierta del terraplén de defensa en la zona del Hipódromo. En el transcurso de unas horas, el río encauzó aguas abajo por la traza de la Avenida de Circunvalación, dejando anegada la totalidad del margen oeste y el sur de la ciudad. Asimismo, dado que las defensas existentes actuaron de “dique” de contención, y que se registraron desniveles entre el interior del recinto urbano y el curso del propio Río Salado, se procedió a dinamitar distintos puntos del Terraplén Irigoyen (tramos I y II de la Circunvalación Oeste) y de la Avenida Mar Argentino (Circunvalación Sur), a fin de permitir el escurrimiento de las aguas por fuera de las defensas. La magnitud del evento transformó la dinámica urbana en su conjunto, afectando directa o indirectamente a la totalidad de la población **(Figura 4.7).** Algunos meses después de la catástrofe, el Gobierno Provincial inició los estudios previos para la construcción del tercer tramo y el cierre definitivo de la Avenida de Circunvalación, desde el Hipódromo de Las Flores hasta el norte del núcleo urbano de la ciudad de Recreo, con una extensión aproximada de 22 kilómetros[598] **(Figura 4.6).** Si bien las obras se iniciaron en 2004, su habilitación no se concretó hasta el año 2012[599].

[597] De esta manera, la obra ya no respondía al proyecto original de los años ‘60 que proponía un cierre norte a la planta urbana en sentido este-oeste, sino que se planteó como una prolongación de la Circunvalación Oeste en sentido norte-sur hasta la ciudad de Recreo. En definitiva, hacia finales del siglo XX el crecimiento de la mancha urbana sobre el noroeste de la ciudad había superado ampliamente las previsiones realizadas en la década de 1960.

[598] *Diario El Santafesino*, 21/01/2004. Detalles de la obra Circunvalación Oeste hasta la Ruta N° 11 al norte de Recreo. Recuperado de http://www.elsantafesino.com/2003/05/30/746

[599] *Diario Uno Santa Fe*, 29/05/2012. Habilitaron el tercer tramo de la Circunvalación Oeste de Santa Fe. Recuperado de https://www.unosantafe.com.ar/santafe/habilitaron-el-tercer-tramo-de-la-circunvalacion-oeste-de-santa-fe-05292012_rk9x-zAW-57

Ahora bien, resueltos ambos requerimientos funcionales, es decir, la consolidación de las defensas hídricas y la concreción de una vía de acceso rápido a la ciudad, la relación emergente entre la Avenida de Circunvalación Oeste y los barrios instalados a lo largo de su extensión derivó en una serie de conflictos que merecen ser destacados. En efecto, una aproximación a la prensa local puede resultar oportuna, a fin de ensayar una crítica al modo en el que se insertaron estas infraestructuras viales en el medio urbano y, por lo tanto, al modo en el que se desarrollaron las políticas urbanas en torno a la movilidad. Léanse los siguientes titulares: "Circunvalación Oeste: 10 minutos de alto riesgo"[600], "Vandalismo contra autos en la Circunvalación Oeste y la autopista a Rosario"[601]; "Le tiraron un palo en la circunvalación para robarle la moto"[602]; "Fuego en la Circunvalación Oeste"[603]; "Reiterados ataques a los automóviles en la Ruta N°70"[604]. A partir de estos acontecimientos, y, sobre todo, a partir de la interpretación y la comunicación de los mismos por parte de los medios, puede ampliarse el debate en torno a la relación infraestructura-vida urbana y, precisamente, a la dinámica del borde oeste de la ciudad de Santa Fe, en función de algunas reflexiones vinculadas al problema de la movilidad.

Por un lado, la interpretación de los conflictos que alteran el normal funcionamiento de la vía circulatoria, principalmente en lo que respecta a la seguridad vial y a la rápida circulación, se traducen en la reproducción de "obstáculos peligrosos" y en "riesgos para los conductores", relacionados en su mayoría con la cotidianeidad de los barrios cercanos a la Avenida de Circunvalación (trabajadores dependientes del uso de la bicicleta como medio de transporte, carros recolectores de basura, "cirujas de la zona", animales sueltos, humo ocasionado por la quema de pastizales; "piedrazos" originados por "vándalos de la zona"). Connotaciones que posicionan a los

[600] *Diario El Litoral*, 27/06/2012. Circunvalación Oeste: 10 minutos de alto riesgo. Recuperado de https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/77426-circunvalacion-oeste-10-minutos-de-alto-riesgo

[601] *Diario El Litoral*, 3/10/2014. Vandalismo contra autos en la Circunvalación Oeste y la autopista a Rosario. Recuperado de https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/105517-vandalismo-y-robos-en-peron-e-iturraspe

[602] *LT10 Universidad*, 7/04/2017. Le tiraron un palo en la circunvalación para robarle la moto. Recuperado de https://www.lt10.com.ar/noticia/186347--le-tiraron-un-palo-en-la-circunvalacion-para-robarle-la-moto

[603] *Diario El Litoral,* 14/08/2017. Fuego en la Circunvalación Oeste. Recuperado de http://www.ellitoral.com/index.php/id_um/153754-fuego-en-la-circunvalacion-oeste-este-lunes-al-atardecer.html

[604] *Diario El Litoral*, 5/09/2017. Reiterados ataques a los automóviles en la Ruta N°70. Recuperado de http://www.ellitoral.com/index.php/id_um/155051-reiterados-ataques-a-los-automoviles-en-la-ruta-n-70-cerca-del-cruce-con-la-circunvalacion-oeste.html

conductores y a los habitantes de aquellos barrios en tanto víctimas y victimarios, respectivamente, reproduciendo una imagen estigmatizada y denostada de aquellos barrios del oeste.

Por otro lado, el predominio del carácter funcional y de servicio -por sobre el potencial paisajístico- de la ribera oeste del CLB, deviene en la materialización de la Avenida Circunvalación como una barrera y un límite urbano. Su emplazamiento a "espaldas" del Río Salado puede interpretarse como el desaprovechamiento de una oportunidad a la integración urbana de los barrios del oeste, en particular, si se piensa en la posibilidad de convertir los bañados del Salado en espacios públicos de uso colectivo, destinados al intercambio de grupos sociales y a la revalorización de un sector urbano postergado desde siempre. En definitiva, lo único que parece importar aquí es circular, lo más rápido que se pueda y sin mirar hacia los costados. Resulta, por lo tanto, una movilidad creciente para unos, en contraste con una creciente inmovilidad relativa para otros[605].

Ambas reflexiones sugieren la necesaria incorporación de las infraestructuras viales en el marco de la discusión contemporánea construida en torno al concepto de movilidad urbana, al tiempo que suscitan una aproximación histórica a los procesos fragmentarios que dieron lugar a la construcción marginal del borde oeste de Santa Fe. A continuación, y al igual que en los capítulos anteriores, se examina el modo en que los documentos urbanísticos confeccionados para la ciudad abordaron estos espacios urbanos.

2.1.2. Planificación estratégica y perspectivas incipientes de integración del borde oeste

En 1980 la Dirección de Planeamiento Urbano y Proyectos de la Municipalidad de Santa Fe sancionó y promulgó la Ordenanza 7871, correspondiente al Plan Director, a partir del cual se formuló el primer Plan de Zonificación para la ciudad en 1986. La particularidad de este documento respecto de los planes anteriores, radica en un abordaje integral que involucra, por primera vez, las áreas periféricas, a partir de un enfoque enmarcado en una serie de planes con voluntad de regionalización[606]. No

[605] GUTIERREZ, Andrea (2009). Movilidad o inmovilidad: ¿Qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos. *Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano*, XV, Buenos Aires.

[606] RAUSCH, Gisela (2010). El Plan del 80 en Santa Fe: regionalización tardía ante una suburbanización inminente. *Cuaderno Urbano, 9*(9), 111-129.

obstante, el tratamiento del borde oeste mantuvo la subvaloración que el sector había recibido en tanto área de servicios. Allí donde los planes del 1927 y 1947 preveían la localización de la zona industrial, el Plan del '80 planteó la ubicación de la central única de trasporte -en el marco del proyecto de sistematización ferrourbanística- y la rectificación del Río Salado; al tiempo que proponía trasladar la zona industrial hacia el norte, en las proximidades al ejido municipal y aledaña a la costa del Salado[607].

En consonancia con el auge de la planificación estratégica en el ámbito urbano, el municipio de la ciudad de Santa Fe presentó, ya en el año 2007, un nuevo plan denominado "Santa Fe 2010. Visión de la Ciudad y Plan Urbano". Tras su análisis, puede decirse que, entre los planes confeccionados para la ciudad a lo largo de la historia, es la primera propuesta que consideraba al borde oeste desde su potencial paisajístico. En efecto, el modelo territorial planteado implicaba la implementación de una serie de proyectos estructurales, definidos de acuerdo a diversos programas de intervención sobre grandes sectores de ciudad. Los mismos correspondían a: Corredores Centrales de Articulación Interna, Corredores de Articulación Ciudad-Río, Corredores Transversales de Articulación Interna Este-Oeste, Frente Norte, Áreas de Desarrollo Productivo y Articulación Metropolitana y Propuesta Ferroviaria. La recurrencia a la idea de corredores se manifiesta en el plan a partir de la siguiente definición:

> El concepto de corredor se refiere a un espacio público que organiza una secuencia de actividades productoras de centralidad y de atracción a inversiones –comercio, servicios, equipamiento público, actividades productivas de pequeña o media escala- dispuestas a lo largo de ejes circulatorios que articulan espacios públicos y residencias, y que funcionan como motores del desarrollo de los sectores urbanos[608].

En el marco de los Corredores de Articulación Ciudad-Río, el proyecto del Corredor del Oeste "invita[ba] a prestar atención a un frente con ricas potencialidades urbanas y paisajísticas"[609], a partir de un mayor compromiso con la reconstrucción social de la ciudad luego de la catástrofe hídrica del año 2003. Se trataba, por lo tanto, de revalorizar el Río Salado en tanto paisaje, y en mitigar las condiciones inseguras del hábitat a través de la generación de un sistema de espacios públicos, incrementando la accesibilidad y la conectividad con las aéreas centrales. En este sentido, puede decirse que subyace a este planteo la idea defendida en esta Tesis en torno a la

[607] MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE SANTA FE (1980). *Plan Director Ciudad de Santa Fe*. Santa Fe, MCSF.

[608] MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE SANTA FE (2007). *Santa Fe 2010. Visión de la Ciudad y Plan Urbano*. Santa Fe, MCSF, p. 222.

[609] *Ibíd.*

movilidad como mecanismo de integración; una movilidad multidireccional que intenta revertir la inmovilidad asociada a sectores urbanos considerados inaccesibles para el imaginario colectivo del resto de los habitantes.

El último plan con el que cuenta la ciudad de Santa Fe corresponde al Plan Urbano del año 2009, aprobado durante la gestión de Barletta, del cual deriva el Reglamento de Ordenamiento Urbano vigente a la actualidad[610]. Al igual que en los planes de 1980 y 2007, se presenta un diagnóstico de las aéreas vulnerables y marginales en continuo crecimiento sobre el borde oeste. Sin embargo, la problemática vuelve a reducirse a criterios de estricta zonificación, y con débiles planteos de integración, intercambio y revalorización de la ribera oeste. Entre las áreas de planificación especificadas en el ROU, los principales distritos del borde oeste se zonifican de acuerdo a los siguientes usos: I (Industrial); R3 (Residencial de baja densidad en proceso de integración); R5 (Residencial de baja densidad en área en consolidación); ZSH (Zona de Seguridad Hídrica); RUA (Rural Anegadizo). No obstante, cabe destacar una visión de apertura y búsqueda de reconversión del borde oeste a partir del proyecto Reserva Natural Urbana y Gestión de Riesgos Climáticos, aprobado según Ordenanza Municipal N°12.179. El mismo consiste en la transformación de los reservorios del sistema de drenaje urbano en un espacio verde de uso público y atractivo paisajístico. Este planteamiento se enmarca en una política de gestión de riesgo desarrollada desde el año 2008 y en la implementación de la idea de una “ciudad resiliente”.

Pese a estos intentos teóricos por revertir la representación que los santafesinos poseen del borde oeste, construido históricamente como un margen subsidiario y de servicios, la culminación de la Avenida de Circunvalación en el año 2012, reforzó la barrera entre la ciudad y el río, negando el paisaje costero y jerarquizando la movilidad vehicular rápida por sobre el posible uso recreativo. Este desfasaje entre la concreción de obras públicas de escala territorial y el ideario urbanístico, no sólo denota la ausencia de planes integrales y sostenidos de desarrollo urbano, sino también la escasa coordinación entre las distintas escalas gubernamentales, como así también entre los distintos gobiernos locales del GSF.

2.2. CORREDOR LITORAL ESTE

Durante este último período, la expansión de la ciudad de Santa Fe hacia el este de su planta urbana experimentó un proceso de transformación sin precedentes. A los efectos de comprender este fenómeno de crecimiento, en los parágrafos siguientes

[610] MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE SANTA FE (2009). *Plan Urbano*. Santa Fe, MCSF.

se ofrece un análisis detallado y diferenciado en función de los tres tramos que componen el CLE. En primer lugar, se examina el proceso de urbanización sobre la Autovía 168 (entre el Puente Colgante y el intercambiador de la RP1), donde -desde la década de 1960- se asiste a un proceso de antropización de los suelos inundables y la consiguiente instalación de nuevos equipamientos urbanos. Entre las principales obras de infraestructura, la construcción de la **Avenida Costanera Este** (1999), la **reconstrucción del Puente Colgante** (2000-2002) -tras su derrumbe en 1983-, y el trazado de la **colectora paralela a la Autovía 168** (2002), representaron un nuevo impulso para la dinámica urbana de este vasto sector "ganado" al río. En segundo lugar, siguiendo por la RN168 (entre el intercambiador de la RP1 y el Túnel Subfluvial), su definitiva transformación en **Autovía** (2007-2011) materializó el eslabón pendiente de un proyecto anunciado casi cincuenta años atrás, en el marco de un sistema vial dirigido a conectar la Mesopotamia con el resto del país y, en el ámbito local, a mejorar las comunicaciones entre las ciudades de Santa Fe y Paraná. Finalmente, se examina el proceso de expansión urbana a lo largo de la RP1 (entre los barrios de La Guardia y Colastiné y las localidades de San José del Rincón y Arroyo Leyes) tras la concreción del "anillo" defensivo a mediados de la década de 1990. En este contexto de crecimiento, la **reconversión de la RP1** (2014-2017) en una vía rápida de cuatro carriles representa la ausencia de perspectivas integrales en el modo de concebir la movilidad junto al desarrollo urbano.

2.2.1. El Puente Colgante y la urbanización sobre el primer tramo de la Autovía 168



Si en el período anterior, la habilitación inicial del Puente Colgante (1928) inauguró una nueva etapa en la movilidad territorial del CLE, en el período que se inicia en la década de 1980 será su colapso, precisamente, el hecho que representa un punto de inflexión en el modo de concebir la conexión local hacia el CLE. Tras resistir a los fuertes procesos erosivos detectados en el lecho de la Laguna Setúbal entre 1930-1939 y 1962-1967, la erosión que produjo la crecida del Río Paraná entre 1982 y 1983 (crecida extraordinaria debido a su prolongada duración) afectó la estabilidad de la antena este de la estructura colgante, la que cedió, finalmente, en septiembre de 1983 **(Figura 4.8).** No obstante, a los ciclos de crecidas se sumó la conflictividad inherente a la conservación de las buenas condiciones para su funcionamiento. En tal sentido, Collado y Müller sostienen que el valor utilitario del viejo Puente Colgante disminuyó considerablemente luego de la inauguración del Puente Oroño, en 1971, lo que derivó en la reducción de las tareas de mantenimiento hasta ser prácticamente nulas[611]. Sin

[611] Cfr. Collado, A. y Muller, L. (2012). *El Puente Colgante. Historia…Op.cit.*

embargo, la conservación del puente había sido motivo de conflicto en diversas oportunidades a causa de la ambigüedad de su jurisdicción, es decir, entre los distintos organismos gubernamentales que formaron parte de su ejecución: la Dirección de Obras Sanitarias de la Nación (proyecto y construcción), la DNV (responsable del trazado de las rutas nacionales), el Gobierno Provincial (gestor e impulsor) y la Municipalidad de Santa Fe. El momento tantas veces pronosticado finalmente había llegado, iniciándose un largo periodo de incertidumbre en torno a su destino[612].

Los relevamientos y estudios preliminares para su reconstrucción se emprendieron en 1988, y estuvieron a cargo de la Dirección Provincial de Obras Sanitarias. Hacia 1993, el proyecto estaba concluido, por lo que se iniciaron las gestiones para la solicitud de un crédito internacional. Luego de algunos intentos fallidos, dudas y retrocesos, en 1998 se obtuvo el préstamo por parte del Banco Interamericano de Reconstrucción y Fomento (Birf) a través del programa Provincias II. El proyecto y la licitación estuvieron a cargo del Gobierno de la Provincia; la ejecución, de la empresa adjudicataria CCI Construcciones; y el seguimiento de la obra, a cargo de la Comisión de Defensa del Patrimonio Histórico y Cultural de la Ciudad. Los trabajos de reconstrucción se iniciaron en el año 2000, junto a una serie de obras complementarias que incluían la construcción de una colectora o camino paralelo a la RN168 en un tramo aproximado de 2 kilómetros y un puente sobre el arroyo Saladillo I. De esta manera, el objetivo de la obra fue más allá de la simple recuperación del símbolo santafesino al proponer el diseño de una vía de tránsito local para la circulación peatonal y de vehículos livianos. Finalmente, el Puente Colgante quedó habilitado en septiembre de 2002 **(Figura 4.8).**

Por otra parte, si se examina el proceso de urbanización a lo largo del primer tramo del CLE (aproximadamente, unos 4,7 km. sobre la RN168 entre la desembocadura de los puentes Colgante y Oroño y el intercambiador de la RP1), el Puente Colgante y la colectora paralela a la autovía no sólo aliviaron el tránsito del Puente Oroño en momentos de mayor solicitación, sino que ofrecieron una alternativa más segura y eficiente a la movilidad de sectores de la ciudad cada vez más concurridos. En efecto, la particularidad que asumió este segmento de la RN168 consiste en el emplazamiento de nuevos equipamientos urbanos y barrios de vivienda social sobre terrenos ganados al río, en el marco de un proceso de refulado o relleno iniciado en la década de 1960[613].

[612] *Ibíd.*

[613] En referencia a este proceso de antropización del paisaje preexistente, y en el marco de los motivos que agravaron la situación urbana durante la crecida del período 1982/83, Collado y Müller sostienen: "Al endicamiento que producía la ruta se sumaron obstáculos mucho más potentes, que ya no podían revertirse con algunos kilos de explosivos: la construcción del Barrio Fonavi en El Pozo y de las instalaciones de la Ciudad Universitaria de la UNL; el divorcio entre las prácticas de urbanización y las leyes de la naturaleza fue total; la necedad de los funcionarios que tuvieron a cargo las decisiones hizo que no se escuchara la lección de la

Entre los nuevos usos, se destacan: la Ciudad Universitaria de la Universidad Nacional del Litoral (1970), el Parque Tecnológico Litoral Centro-CONICET (1979), el barrio "El Pozo" (1979), el complejo comercial Walmart (1997), la reserva ecológica (1998), la avenida costanera Este (1999), el predio recreativo, cultural y deportivo UNL-ATE (2006), el hotel UNL-ATE (2014) y, finalmente, la relocalización de locales bailables (2015). A continuación, se comentan alguna de estas intervenciones.

En 1963, las autoridades del municipio de la ciudad de Santa Fe iniciaron las gestiones para el relleno del paraje denominado "El Pozo"[614] ante la Secretaría de Estado de Obras Públicas de la Nación. Dicho predio, de aproximadamente 65 hectáreas, fue cedido en 1964 por el municipio para la construcción de la Ciudad Universitaria[615] **(Figura 4.9, Imagen I).** En 1970, finalizados los trabajos de refulado y ratificada la cesión de los terrenos, el primer paso consistió en la construcción de un gimnasio cubierto, acción tendiente a instrumentar la política deportiva que intentaba impulsar, por aquel entonces, dicha institución educativa[616]. En esos años, la Universidad del Litoral retrotrajo su dominio en el borde extendido sobre la Laguna Setúbal (entre los pilares del antiguo puente del FCSF y el acceso al Puente Colgante), con destino a la futura construcción de la Avenida Costanera Este. Posteriormente, durante la década de 1970, se construyeron los edificios de las facultades de Ingeniería y Ciencias Hídricas y de Bioquímica y Ciencias Biológicas. Al mismo tiempo, hacia el oeste del viejo trazado del FCSF comenzó a delinearse el actual Parque Tecnológico Litoral Centro, donde actualmente se emplaza el CCT-CONICET Santa Fe. El proyecto fue elaborado entre 1972 y 1975, iniciándose las obras de refulado en 1979 y, casi de

geografía ni la sedimentada enseñanza de la historia" Collado, A. y Muller, L. (2012). *El Puente Colgante. Historia…Op.cit.*, p. 68.

[614] Se denominó paraje El Pozo al triángulo de terrenos bajos comprendidos entre el terraplén del camino al pueblo de San José de Rincón, el viejo terraplén del FCSF y el terraplén extendido sobre la Laguna Setúbal (entre la cabecera del puente Colgante y los pilares del puente ferroviario desmantelado). *Diario El Orden,* 25/07/1941. Una obra edilicia que toda la ciudad espera. El proyectado "rellenamiento" de El Pozo, p. 4. Previamente a la ocupación por parte de la Universidad, desde 1927 se proyectaba destinar el paraje El Pozo a la construcción de un complejo deportivo y a la instalación de un aeródromo para la ciudad. *Diario El Litoral*, 5/06/1950. En 1927 se iba a iniciar el rellenamiento de El Pozo para construir un aeródromo y campo de deportes, p. 3.

[615] "La Universidad entonces, repetía su historia, situándose en la articulación del crecimiento de la ciudad, tal como había ocurrido en sus inicios, cuando se construyó el Rectorado y la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales en los extramuros de la ciudad, en coincidencia con un nuevo impulso inmigratorio que haría crecer la ciudad hacia el norte, coincidiendo con la gestación de un nuevo sector social, integrado por inmigrantes trabajadores urbanos y pequeños comerciantes". UNIVERSIDAD NACIONAL DEL LITORAL (1998) *Un dolor menos, una libertad más…Edificio para las Facultades de Arquitectura, Diseño y Urbanismo y de Formación Docente en Ciencias.* Santa Fe: UNL, p. 19.

[616] *Diario El Litoral,* 30/05/1971. En El Pozo ha comenzado a surgir la futura ciudad Universitaria de la UNL, p. 5.

inmediato, la construcción de los primeros edificios. No obstante, los trabajos se paralizaron durante la crecida del Río Paraná de 1982/83 y no fueron retomados hasta mediados de 1990 **(Figura 4.9, Imagen II-IV).**

En referencia al complejo habitacional conocido como barrio "El Pozo", en 1978 la Dirección Provincial de Vivienda y Urbanismo realizó el llamado a licitación pública para la construcción de 1.000 viviendas, proyecto a ser financiado por el Fondo Nacional de la Vivienda (FONAVI). Los terrenos elegidos, pertenecientes a la Municipalidad de Santa Fe, comprendían una superficie de 42 hectáreas lindantes al paraje "El Pozo"[617]. Las obras de construcción de 20 manzanas y 14 torres se extendieron hasta finales de los años '80 **(Figura 4.9, Imagen IV-VI).** Hasta aquí, la incorporación de estos nuevos usos (educativos y residenciales) se vio favorecida por la transformación de la RN168 en autovía (1971-73 y 1978-79), cuyos detalles fueron comentados en el capítulo anterior.

Por otra parte, hacia la década de 1990, en el marco de los tres fenómenos que se originaron y consolidaron durante estos años (*shoppings center*, vías rápidas de circulación y barrios cerrados), se incorporó frente al barrio "El Pozo" una nueva modalidad (para el ámbito local) de tipo comercial y recreativo. La misma estaba integrada por un hipermercado de la firma Walmart, el *shopping* Paseo del Sol y un complejo de salas de cine; unidades concebidas de manera autosuficiente y autónoma o, como sostienen Adrián Gorelik y Graciela Silvestri[618], como una nueva tipología de consumo, vinculada a una vía rápida (en este caso la Autovía 168) y provista de amplias zonas de estacionamiento[619] **(Figura 4.9, Imagen VII-VIII).** No obstante, el *shopping* Paseo del Sol funcionó en las "afueras" de la ciudad sólo hasta los años 2007 y 2008, momento en el que el predio fue vendido, con algunas resistencias, a la firma Megatone, que instaló allí su sede administrativa y depósitos de mercadería[620]. La desafectación de aquel complejo recreativo y comercial respondió a una acción anticipada frente a la inauguración del *shopping* La Ribera, el cual se ubicó -junto al Casino y al Hotel "Los Silos"- en la zona portuaria de Santa Fe, reconvertida ahora en un espacio vinculado al turismo y a la actividad comercial.

[617] *Diario El Litoral,* 23/08/1978. En zona próxima a "El Pozo" se erigirán 1.000 viviendas, p. 4.

[618] Cfr. GORELIK, Adrián; SILVESTRI, Graciela (2004). Shopping center. En J.F. Liernur y F. Aliata. (Comp.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades,* tomo S-Z (pp. 52-56). Buenos Aires: Arte Gráfico Editorial Argentino.

[619] En el año 1997 el Concejo Municipal sancionó la Ordenanza n° 10.183 a partir de la cual se declaró de interés municipal el proyecto de inversión comercial en un predio de 236 mil metros cuadrados sobre la RN 168.

[620] *Diario El Litoral,* 21/02/2009. Cuatro locatarios aún "resisten" en el ex shopping Paseo del Sol. Recuperado de https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2009/02/21/metropolitanas/AREA-03.html

Finalmente, durante las últimas dos décadas, se llevaron adelante una serie de transformaciones que reconfiguraron el espacio público sobre el borde este de la Setúbal, e incorporaron usos de tipo recreativo, cultural y deportivo. Las primeras de estas intervenciones, previas a la reconstrucción del Puente Colgante, consistieron en la creación de la reserva ecológica (1998) ubicada hacia el norte de la Ciudad Universitaria UNL, y en la construcción de la Costanera Este sobre la Laguna Setúbal (1999), con una extensión de 800 metros entre la cabecera del Puente Colgante y el antiguo trazado del FCSF. Posteriormente, a partir de un convenio celebrado entre la Universidad Nacional del Litoral y la Asociación Trabajadores del Estado (ATE) se habilitó la creación de un predio recreativo, cultural y deportivo (2006) y, algunos años más tarde, la construcción de un hotel en el mismo predio (2014). Por último, en el lado opuesto de la autovía frente a la Ciudad Universitaria, el municipio de la ciudad de Santa Fe inició el proceso de traslado de los locales bailables radicados en el macrocentro de la ciudad, en particular, en una zona conocida como la "Recoleta"[621] **(Figura 4.9, Imagen VIII-IX; Figura 4.10).**

2.2.2. *El eslabón pendiente de un sistema vial nacional: la concreción de la Autovía 168*



Como se ha visto en el capítulo anterior, al inicio de los años '80, la Autovía 168 sólo se había concretado en su primer tramo, entre la Laguna Setúbal y el intercambiador con la RP1. La ejecución del segundo tramo (entre dicho intercambiador y el acceso al Túnel Subfluvial) no se concretó sino hasta el nuevo siglo, casi cincuenta años más tarde de anunciada la conversión de la RN168 en autovía, allá por la década de 1960. No obstante, durante la década de 1980 sí se debieron reconstruir dos de los seis puentes aliviadores de aquel primer tramo, debido a que la prolongada creciente que experimentó la ciudad de Santa Fe -y sus alrededores- entre 1982 y 1983 ejerció una fuerte presión a lo largo de la ruta, provocando el colapso de los aliviadores 4 y 6 **(Figura 4.11).** Posteriormente, el segundo tramo se concretó en dos etapas. En la primera de ellas, concluida en el año 2008, se ejecutó el tramo comprendido entre el intercambiador con la RP1 y el acceso al puente sobre el Río Colastiné, alcanzando una extensión aproximada de 3,7 km. La obra fue financiada con fondos provinciales

[621] *Diario El Litoral*, 21/11/2011. Definen la ubicación de los boliches en la Ruta N°168. Recuperado de http://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2011/11/21/metropolitanas/AREA-01.html; *Diario El Litoral*, 22/01/2015. Licitan terrenos en la zona de boliches. Recuperado de https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/109034-licitan-terrenos-en-la-zona-de-boliches; Diario El Litoral, 22/08/2017. Urbanizan el ingreso a los boliches en el acceso a la ciudad por la 168. Recuperado de http://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2017/08/22/metropolitanas/AREA-01.html

y consistió en la construcción de dos nuevos carriles paralelos a los ya existentes y en tres puentes aliviadores[622]. La segunda etapa, extendida entre el Río Colastiné y el acceso al Túnel Subfluvial, comprendía una extensión de 9 km. La obra se licitó a fines de 2006, en función del anteproyecto elaborado por la DNV, y los trabajos se iniciaron a mediados de 2007. Esta vez, además de la construcción de dos nuevos carriles y 1600 metros de puentes aliviadores, el mayor desafío tecnológico y de ejecución consistió en el ensanche del puente ubicado sobre el Río Colastiné[623] **(Figura 4.12).** Finalmente, la inauguración de este último tramo se concretó en 2011, quedando concluida la Autovía 168[624].

A diferencia del tramo anterior, extendido entre la Laguna Setúbal y el intercambiador de la RP1 (sector urbano que, como se vio más arriba, experimentó un proceso de antropización de suelos bajos y su posterior urbanización), el tramo comprendido entre dicho intercambiador y el Río Paraná mantuvo las condiciones naturales de su emplazamiento, a excepción de las transformaciones que ocasionó el trazado de la RN168 sobre el curso fluvial[625]. Sin embargo, en el tramo comprendido entre el intercambiador y el Río Colastiné, se consolidaron dos de los barrios que hoy integran el Distrito La Costa de la ciudad de Santa Fe: La Guardia y Colastiné Sur **(Figura 4.13).** Dos barrios de baja densidad demográfica, cuya principal característica se encuentra dada por una insuficiente infraestructura de servicios públicos y una alta vulnerabilidad hídrica.

[622] *Diario El Santafesino*, 24/07/2008. Se inauguró la ampliación de la Ruta Nacional N° 168. Recuperado de http://www.elsantafesino.com/politica/2008/07/24/7309

[623] *Revista del Colegio de Profesionales de la Ingeniería Civil de la Provincia de Santa Fe,* abril de 2011, n° 76. Vialidad Nacional habilitó la autovía Santa Fe-Paraná, p. 4-7.

[624] *Diario El Litoral*, 1/02/2011. La presidenta dejó inaugurada la autovía que une a las ciudades de Santa Fe y Paraná. Recuperado de http://www.ellitoral.com/index.php/id_um/60463-la-presidenta-dejo-inaugurada-la-autovia-que-une-a-las-ciudades-santa-fe-y-parana

[625] Al respecto, María Laura Bertuzzi explica: "La autovía Santa Fe-Paraná significa la construcción de dos carriles paralelos a los dos existentes, llegando a cuatro vías. Se trata de un terraplén con arenas locales refuladas por una draga, ubicada en cursos de agua cercanos […] La concepción original de la ruta es la de un terraplén continuo, realizado por tramos, con aliviadores de pequeñas luces coincidentes con los cursos de agua más estables, sin dimensionar cabalmente que con su construcción se estaba generando una gran estructura-dique perpendicular al normal escurrimiento de las aguas del sistema del río Paraná. Es sin duda la construcción de mayor impacto sobre el área y al mismo tiempo la que mayor vulnerabilidad genera para sus habitantes, porque no solamente disminuye la capacidad de drenaje, sino que retiene el agua en las grandes crecientes al Norte de la ruta". BERTUZZI, María Laura (2015). *Marcas en el paisaje… Op.cit.,* pp. 150-151.

2.2.3. La Ruta de la Costa-RP1



En términos demográficos, vinculados a la expansión de la mancha hacia el este de la ciudad central, puede destacarse el importante crecimiento que experimentaron los barrios (El Pozo, Colastiné Norte) y las localidades ubicadas a la vera de la RN168 y a lo largo de la RP1; en particular, la actual ciudad de San José del Rincón y la comuna de Arroyo Leyes. En tal sentido, como se ha señalado más arriba, y como queda evidenciado en los datos provistos por los Censos Nacionales, el asentamiento de nuevos pobladores en estas dos localidades evidenció un importante impulso a partir de la construcción de diversos "anillos" de defensa, a principios de la década de 1990. **(Figura 4.14).** No obstante, a pesar de las numerosas e importantes inundaciones acaecidas durante la década de la vuelta a la democracia, entre 1980 y 1991, la localidad de Rincón ya había experimentado una expansión a partir de la que había sumado poco más de 2.000 habitantes, pasando de 3.193 a 5.355. Hecho a partir del cual, al igual que Arroyo Leyes (localidad de la que todavía no hay datos censales en este período), alcanzó el estatuto de comuna.

Luego de la inundación de 1992, y tras la construcción de las obras de infraestructura y defensa, el CLE experimentó una rápida urbanización a partir de la conformación de numerosos loteos, en los que no sólo se construyeron casas destinadas al descanso durante los fines de semana, sino también residencias de uso permanente. En efecto, entre el año 1991 y el año 2001, San José del Rincón experimentó un crecimiento del 58,8%, aumentando su población en algo más de 3.000 habitantes (pasó de 5.355 a 8.503), es decir, sumando -en sólo 10 años- la misma cantidad de pobladores que se habían radicado en la localidad durante las dos décadas anteriores. En el caso de Arroyo Leyes, la población aumentó en un 40%, pasando de 1.599 a 2.241 habitantes. No obstante, como señalan Isabel Martínez de San Vicente *et al.*, toda esta zona de expansión, conformada en directa relación con la RP1, careció de una planificación estatal que fuera capaz de organizar el crecimiento, cuya dinámica fue dejada en manos del mercado. Aun cuando, a diferencia de lo ocurrido en Santo Tomé, los loteos realizados en esta zona fueron en su inmensa mayoría "abiertos".

> Toda esta zona, se fue estructurando en forma de peine a partir de la RP1, pero los loteos que se conformaron en esta área por el pasaje de tierra rural a urbana se realizaron sin una planificación general, sin la evaluación del impacto ambiental, sin exigir el completamiento de servicios e infraestructuras, ni la continuidad de calles internas o la posibilidad de estructurar alternativas para el tránsito de la hoy colapsada RP1[626].

[626] MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, Isabel; SOIJET, Mirta *et al.* (2012). La construcción del territorio metropolitano… *Op.cit.*, pp. 13-14.

La tendencia de crecimiento evidenciada por estas localidades entre la crisis del 2001 y el Censo Nacional de 2010, si bien experimentó una disminución respecto de la década anterior, mantuvo valores muy superiores a los de la ciudad central, e incluso por encima del resto de las localidades del GSF. En el caso de Arroyo Leyes, el índice de crecimiento se redujo tan sólo tres puntos respecto del período previo (1991-2001: 40,1% vs. 2001-2010: 37,1%), aunque el número absoluto de pobladores que se sumaron a la localidad fue mayor (1991-2001: 642 vs. 2001-2010: 830), con lo que la población pasó de 2.241 habitantes a 3.071. En el caso de San José del Rincón, si bien el índice de crecimiento sí mostró una significativa disminución (pasó del 58,8 a 22,1%), la expansión evidenciada, con la suma de 1.875 habitantes, fue suficiente para que la comuna alcanzara el estatuto de ciudad. En efecto, teniendo en cuenta que el Censo Nacional de 2010 había contabilizado una población total de 10.378 residentes permanentes, en mayo de 2013 la Legislatura de la Provincia de Santa Fe sancionó la ley 13.341[627], eligiéndose el primer intendente municipal en las elecciones provinciales que tuvieron lugar en octubre de ese mismo año.

Finalmente, a diferencia de lo ocurrido en la ciudad de Santa Fe o en Santo Tomé, en donde el impulso parece haber sido menor[628], el impacto del Pro.Cre.Ar sobre las localidades del CLE fue de enorme importancia. De las 2.842 viviendas construidas a partir de los créditos del Programa en el área del GSF entre 2012 y 2015, 882 fueron ubicadas en San José del Rincón y Arroyo Leyes. A partir de ese número, y de la comparación con el total de permisos de edificación otorgados, puede concluirse que, de todas las viviendas construidas en esas dos localidades, el Pro.Cre.Ar financió el 48% (505 de 1050) de las emplazadas en la ciudad de Rincón y el 79,9% (377 de 473) de las construidas en la comuna de Arroyo Leyes[629]. Donde no sólo produjo un verdadero "boom" de crecimiento urbano, sino también un creciente proceso de especulación inmobiliaria. Como señalan Isabel Martínez *et al.*

> Como se ha dicho, actualmente este mismo proceso [antes dado en Rincón] se está repitiendo en un área más distante del centro, en la localidad de Arroyo Leyes, donde se destacan grandes fragmentos convertidos en loteos en un período de muy corto tiempo como por ej.: "Jardines de la costa" (550 lotes de 600 a 1400 m2 en 62 ha). De menor envergadura tenemos también a los desarrollos inmobiliarios de "Fincas del Rincón" (248 lotes), "Portal del Leyes" (130), "Estancia el Ombú" (160), "Don Carmelo" (85), "Los Álamos I y II" (120),

[627] *Diario El Litoral,* 24/05/2013. San José del Rincón es ciudad. Recuperado de https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/89343-

[628] Según las cifras, sólo el 18,5% (801 sobre 4.835) de las nuevas viviendas construidas en Santa Fe durante el período 2012-2015 fueron edificadas con créditos Pro.Cre.Ar. En el caso de Santo Tomé, el índice es todavía menor: 12,4%, es decir, 442 sobre un total 3.551 viviendas nuevas.

[629] Diario *El Litoral*, 17/02/2015. El Gran Santa Fe se expande por los créditos Procrear. Recuperado de https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2015/02/17/metropolitanas/ AREA-03.html

> "Tierra Alta" (41), entre otros. En este caso de periferia suburbana, todos estos loteos realizados en los últimos años presentan una alta dinámica inmobiliaria, en varios casos con todos los lotes vendidos, pero con diferentes grados de ocupación efectiva de los mismos[630].

Si nos atenemos a las estimaciones realizadas por el IPEC, la ciudad de Rincón ha crecido cerca de un 16% entre 2010 y 2018, pasando de 10.378 a poco más de 12.000 habitantes. Arroyo Leyes, en tanto, continúo siendo la localidad con mayor índice de crecimiento del GSF, con un 25,9%; un índice a partir del cual habría aumentado su población en poco menos de 800 habitantes, pasando de 3.071 a 3.866. Sin embargo, si estuvieran en lo cierto las estimaciones realizadas por el presidente de la comuna, Eduardo Lorinz, Arroyo Leyes se ubicaría en la actualidad bastante por encima de ese número, pues habría alcanzado ya "los 5 mil vecinos". Sea como fuere, si se toma en cuenta el período completo, puede concluirse que San José del Rincón casi cuadruplicó su población entre 1980 y 2018, sumando alrededor de 9.000 nuevos pobladores. La comuna de Arroyo Leyes, por su parte, incluso si se dieran como válidas las estimaciones más conservadoras, aumentó su población en una vez y media entre 1991 y nuestros días.

Ahora bien, al tiempo que se experimentaba un proceso de expansión y urbanización sin precedentes a lo largo del CLE, puede verificarse cómo los primeros 7 kilómetros de la RP1 se convirtieron en una avenida interjurisdiccional. Sin embargo, la ruta continuaba siendo concebida como una vía de alta velocidad con tres carriles[631] **(Figura 4.15),** lo que dio origen a movilidades superpuestas. En efecto, a medida que el corredor adquiría un mayor dinamismo urbano, la tasa de circulación vehicular se incrementaba de manera muy significativa. Por una parte, a causa del crecimiento poblacional y de la movilidad turística, principalmente, durante los fines de semana y la temporada estival; por la otra, a partir de la creciente importancia que asumía la RP1 en el marco de la red de intercambio comercial del MERCOSUR. Durante esta década, por lo tanto, se originó el conflicto, aún irresuelto, entre diferentes escalas de movilidad: una perteneciente a la dinámica urbana-local y otra a la dinámica regional-extra local. La incompatibilidad de ambas movilidades, acompañada por estrategias

[630] MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, Isabel; SOIJET, Mirta *et al.* (2012). La construcción del territorio metropolitano… *Op.cit.*, p. 14.

[631] El proyecto elaborado en los años noventa consistió en el ensanche de la RP1 en sus primeros 8 kilómetros, ampliación que complementaría con la obra de conversión de la RN168 en autovía. Cabe mencionar que la solución propuesta de tres carriles había dejado de implementarse en otros países del mundo debido a su peligrosidad en zonas urbanas. Por otro lado, el proyecto carecía de la previsión de cruces peatonales. *La Zona. Periódico de la Costa*, 31/08/1998. Hoy como ayer, la tura costera, pp. 4-5.

deficientes de seguridad vial, se convirtió en objeto de continuos reclamos, saldados sólo parcialmente en la actualidad[632].

Algunas alternativas al problema fueron esbozadas en un periódico de la zona, planteadas en el marco de un esquema que contemple medidas integrales de seguridad vial, campañas de educación vial, rutas alternativas para separar el tránsito pesado/rápido del urbano, una legislación actualizada y coordinada entre municipios y comunas, y la declaración de la RP1 como avenida interior del ejido urbano[633]. A continuación, la misma nota presentó una serie de proyectos que, aunque con tono ilusorio, pretendían dar continuidad a un nuevo paseo ribereño sobre la Laguna Setúbal paralelo a la vieja costanera de Santa Fe: calzadas vehiculares, ciclovía, muelles, miradores y playas, reconstrucción del puente colgante y del puente ferroviario para su articulación con el parque tecnológico Litoral Centro y el barrio "El Pozo" y una red de caminos interiores. En conclusión: "Soñemos […] que de esta manera las obras adquieren un sentido diferente al integrarse en un plan completo que las justifica"[634].

No obstante, el problema persistió a través de los años o, peor aún, se profundizó. En una crónica del 2005, en referencia a la sanción de la Resolución Municipal N° 10.871 dirigida a reconducir los sentidos de circulación de la RP1 los días sábados, domingos y feriados, el reclamo apuntó a una gestión que trascendiera las acciones aisladas y experimentales, y avanzara en la concreción de un cuarto carril. Nuevamente, se solicitó el tratamiento de la ruta como una "avenida intercomunal, semaforizada, señalizada y con las islas (no puentes) correspondientes para facilitar el paso de peatones"[635]. La conflictividad inherente al cruce de una ruta de jurisdicción provincial en zonas urbanas de carácter comunal o municipal, fue también advertida en el pueblo de Arroyo Leyes[636].

En el año 2006 llegaría el primer anteproyecto de remodelación de la RP1 entre La Guardia y San José del Rincón, realizado conjuntamente entre la Municipalidad de

[632] "La ruta, de un carril de sur a norte y dos de norte a sur, que nunca nadie logró justificar desde el sentido común, no sólo no alivió el tránsito cotidiano de los usuarios de la zona sino que se convirtió en una especie de anárquico juego peligroso para apurados e irresponsables y en una macabra ruleta rusa para los peatones que intentan cruzarla". *La Zona. Periódico de la Costa*, junio de 2006. Problema de la ruta desde La Guardia hasta Rincón, p. 12.

[633] *La Zona. Periódico de la Costa*, 31/08/1998. Hoy como ayer, la ruta costera, pp. 4-5.

[634] *Ibíd*, p. 5.

[635] *La Zona. Periódico de la Costa*, diciembre 2005. La ruta hacia Rincón. Un nuevo experimento, p. 4.

[636] *La Zona. Periódico de la Costa*, julio-agosto 2001. La comuna local pide atención al organismo provincial respecto al mantenimiento de la ruta de la costa, p. 4.

Santa Fe y la DPV. La transformación prevista suponía la construcción de una avenida de cuatro carriles, semaforizada, con colectoras a ambos lados, cruces peatonales, bicisendas y un cantero central. Tras quedar desiertos los dos primeros llamados de licitación[637], la obra fue adjudicada en 2007 a la empresa Ponce Construcciones, con el objetivo de ser ejecutada en un plazo de 15 meses. Esta vez, el proyecto incluía la construcción de cuatro pasarelas, una bajo nivel y tres de alto nivel y sólo una colectora frentista[638]. Si bien la obra se inició al mes siguiente, con tareas de movimiento de suelos y ampliación de reservorios, los trabajos se paralizaron a principios de 2008, tras la asunción de la nueva gestión del gobierno provincial, en diciembre de 2007.

Según argumentos oficiales ofrecidos por la gestión de Hermes Binner, el proyecto licitado no contemplaba un estudio exhaustivo del impacto hídrico en la zona; en su reemplazo, el gobierno provincial presentó una nueva alternativa, con ciertas demoras, en el año 2011[639]. Este último proyecto planteaba, a diferencia del anterior, dos colectoras frentistas (una a cada lado de la ruta), obras de drenaje y la pavimentación del acceso al pueblo de San José de Rincón. No obstante, el presupuesto debió ser recortado en un 50% y el proyecto readecuado en función de los nuevos montos: se limitó la intervención hasta el kilómetro 6,64 (y no hasta el 7,70), se eliminó la pavimentación de las colectoras, las veredas y la construcción de las cuatro pasarelas y garitas de colectivos[640] **(Figura 4.16).** La obra fue adjudicada a fines del 2011 a la Unión Transitoria de Empresas formada por Alquimaq, Luis Losi y Ponce Construcciones, iniciándose los trabajos al año siguiente; pero el lento avance de las tareas derivó, nuevamente, en la paralización de la obra y en la rescisión del contrato con la UTE en noviembre de 2013. El quinto llamado a licitación se realizó a principios de 2014 siendo la obra adjudicada a la empresa Vial Agro[641]; esta vez, la obra se desarrolló sin mayores contratiempos y se concluyó a mediados de 2017[642].

[637] *Diario El Litoral*, 15/02/2007. La ampliación de la ruta 1: habrá una nueva licitación. Recuperado de https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/19296-

[638] *Diario El Litoral*, 8/10/2007. Ampliarán la ruta provincial 1, desde Colastiné hasta Rincón. Recuperado de http://www.ellitoral.com/index.php/id_um/25222/origen/ranking

[639] *Diario El Litoral*, 6/08/2011. Ruta 1: el proyecto está listo pero todavía no hay fecha de licitación. Recuperado de http://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2011/08/06/metropolitanas/AREA-05.html

[640] *Diario El Litoral*, 29/09/2011. El presupuesto para ampliar la Ruta 1 se redujo a la mitad. Recuperado de http://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2011/09/29/metropolitanas/AREA-02.html

[641] *Diario El Litoral, 11/03/*2014. Se adjudicó la obra de la Ruta 1. Recuperado de https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/98547-se-adjudico-la-obra-de-la-ruta-1

[642] En referencia a la obra ejecutada, en tanto ruta-terraplén de defensa, María Laura Bertuzzi sostiene: "La ruta ha sido considerada como un estructurador del movimiento turístico y cultural de La Costa pero es necesario señalar que es igualmente un elemento altamente vulnerable y

Finalizada esta primera etapa, el gobierno provincial presentó el Plan Integral de Desarrollo para la Costa en la Ruta 1, el cual consiste en un conjunto de obras que incluyen desagües, un gasoducto, la pavimentación de las colectoras, una ciclovía y forestación, dando continuidad a las obras concluidas con la ampliación de las calzadas centrales[643]. Los trabajos para la concreción de estas obras se iniciaron a mediados de 2018[644].

2.3. CORREDOR LITORAL SUR

Durante esta última etapa, la expansión de Santa Fe hacia el sur de su planta urbana, sobre las localidades de Santo Tomé y Sauce Viejo, también experimentó un proceso de transformación muy significativa. A fin de esclarecer este fenómeno de crecimiento, en los parágrafos que siguen se ofrece una reconstrucción de tres cuestiones: en primer lugar, de la dinámica demográfica experimentada por la mancha del CLS, lo que consolidó un *continuum* urbano-rural entre la ciudad de Santo Tomé y la comuna de Sauce Viejo; en segundo, de la reconversión en **Autovía de la RN19** (2008-2011), cuyos primeros 3 km. de extensión dieron origen a la consolidación de un espacio de usos mixtos, en el que la ruta se concibe como avenida urbana, y donde el emplazamiento de algunas pocas viviendas convive con hoteles de paso, galpones e industrias. Finalmente, se detallan algunas breves características del proceso de consolidación de urbanizaciones cerradas a la vera de Autopista Rosario-Santa Fe, en jurisdicción de Santo Tomé.

2.3.1. Santo Tomé-Sauce Viejo: un continuum *urbano-rural*

que reduce la riqueza del paisaje cultural a lo que acontece a su vera, interrumpiendo muchas veces incluso la relación con el agua. Su presentación continua como "corredor", devenida sobre todo de su rol vial es negativa, pues se remite a un elemento con poca conexión con el paisaje y con las tensiones que generan las rutas transversales. La concepción del tramo que se encuentra en ejecución en este momento es muy conflictiva dado que, si bien se han incorporado obras de alcantarillado para mejorar la transfluencia entre ambos lados de la traza, no se ha cuestionado la morfología de la obra, su funcionalidad ni su capacidad para contribuir a mejorar la calidad del paisaje existente". BERTUZZI, María Laura (2015). *Marcas en el paisaje… Op.cit.,* p. 142.

[643] GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE (2017). *Lifschitz presentó en Santa Fe el Plan Integral de Desarrollo para la Costa en la Ruta 1: se invertirán $ 600 millones*. Santa Fe, Argentina. Recuperado de https://www.santafe.gob.ar/noticias/noticia/259318/

[644] *Diario El Litoral*, 17/07/2018. Comenzó la obra de las colectoras en la ruta 1. Recuperado de https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/174937-comenzo-la-obra-de-las-colectoras-en-la-ruta-1-complementarias-de-la-autovia-area-metropolitana.html

Hacia el sur de la ciudad de Santa Fe, se dijo, puede destacarse el notable crecimiento poblacional evidenciado por Santo Tomé (52,4%) entre 1970 y 1980; un fenómeno que también puede observarse, ya en una magnitud casi explosiva, en la localidad de Sauce Viejo, la cual se ubicó al tope de la pirámide de crecimiento del GSF, triplicando su población inicial en tan sólo 10 años: en términos absolutos, pasó de 813 a 2.617 residentes domiciliados. Este fenómeno, claro está, se encuentra vinculado al último "coletazo" del desarrollismo: por un lado, por la nueva conexión vial que posibilitaba la Autopista Rosario-Santa Fe, inaugurada en 1972; por otra, porque este corredor ya había adquirido cierto "perfil industrial" durante las décadas anteriores; un perfil que se vio reforzado por la radicación y el funcionamiento de la fábrica FIAT, cerrada en el año 1981. Este cierre, en efecto, y las políticas de desindustrialización que fueron llevadas a cabo a partir de la hegemonía del modelo neoliberal, se evidencian en el brusco descenso que se produjo en el índice de crecimiento poblacional del CLS durante la década siguiente: entre 1980 y 1991, Santo Tomé creció un 21,6%, incorporando casi 8.000 nuevos habitantes; Sauce Viejo, en tanto, creció a un ritmo mucho menos vertiginoso que en la década anterior, aunque su índice alcanzó casi el 40%, incorporando unos 1.000 pobladores más.

Entre 1991 y 2001, se evidenció un nuevo incremento en los índices de crecimiento, ya que Santo Tomé aumentó su población en 32,6% mientras que Sauce Viejo hizo lo propio en un 87,9%, alcanzando un total de 6.825 habitantes al final del período. Este fenómeno parece poder explicarse por dos motivos: por un lado, porque estas dos localidades usualmente han dado respuesta "a usos y demandas que la ciudad central, por diferentes motivos, no ha absorbido"[645]: el aeropuerto metropolitano, la radicación de fábricas e industrias, el desborde de la periferia residencial sobre el oeste de la ciudad central. Por el otro, a partir de la construcción de diversos clubes de campo y barrios cerrados en el ejido correspondiente a la ciudad de Santo Tomé, a la vera de la autopista, cuyas edificaciones fueron habilitadas por ese municipio a partir del año 1987.

Este proceso, no obstante, no se limitó sólo a la década previa a la crisis de diciembre de 2001, sino que continuó desarrollándose en la siguiente, como afirman Isabel Martínez *et al.*

> En el AMSF, el ejido de la ciudad de Santo Tomé absorbe los procesos de consolidación de áreas especializadas en barrios de gestión privada desarrollados en un fragmento (de 2084 parcelas) ubicado sobre la autopista Santa Fe-Rosario. Esta localidad crece predominantemente a partir de la residencia unifamiliar que atrae población de la ciudad central. La totalidad de las áreas residenciales cerradas gestionadas en el período de estudio [2001-2012], se localizan en esta expansión, aportando un 26,60% del suelo

[645] MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, Isabel; SOIJET, Mirta *et al.* (2012). La construcción del territorio metropolitano… *Op.cit.*, p. 4.

> residencial suburbano incorporado al AMSF. Las tendencias consolidadas y en permanente expansión muestran que, en diez años, la población de los barrios privados se cuadruplicó.
>
> En el período 2001-2012 el área recibió nuevas inversiones que se sumaron a las preexistentes, y a las tendencias en desarrollo, con los emprendimientos: "La Tatenguita II-Pilar del Tate", 2006 (35 ha); "Barrio Exclusivo Dos Lagunas", 2006 (28 ha, 137 lotes); Megaproyecto "Country Club Aires del Llano", 2007 (174 ha) este último organizado en seis barrios (urbanizados al 2012: "Las Brisas", "El Amanecer", "Los Boulevares" y "La Serena"); "Las Almenas Barrio Privado", 2009 (109 lotes) y "Altos de la Ribera Country Club", 2009 (22 ha, 139 lotes). Otros grandes usos parcelarios acompañan estos desarrollos: "Camping Judiciales", 2007, y el "Predio Polideportivo del Club Atlético Colón de Santa Fe", 2005 (17,5 ha) con la pensión "Casa Fútbol" (2010) para alojar jugadores de divisiones inferiores. El mismo Club inauguró en el año 2011 su "Hotel de Campo" (proyecto de 70 habitaciones, spa, salón de eventos), como novedoso producto inmobiliario de franquicia internacional)[646].

En efecto, tal como puede evidenciarse en los datos censales, entre 2001 y 2010, a partir del impulso de estos barrios cerrados, así como también a partir de la relocalización de pobladores del área central, el CLS incorporó -en su conjunto- alrededor de 10.000 nuevos habitantes, con un crecimiento que osciló entre el 14,1% para Santo Tomé y el 21,3% para Sauce Viejo, localidad que alcanzó los 8.283 vecinos registrados en el Censo Nacional de 2010. Una situación que, según las estimaciones del IPEC, se ha sostenido a lo largo de la década que todavía estamos transitando, y cuya causa principal puede ser atribuida al impulso que tuvo en la zona el lanzamiento del Pro.Cre.Ar. En efecto, según algunos análisis e informes aparecidos en la prensa local[647], el Programa produjo un gran crecimiento en el GSF, aunque su incidencia sobre la expansión de Santo Tomé y Sauce Viejo no haya sido igual de importante que en otras localidades del aglomerado de Santa Fe. Asimismo, cabe señalar que, en el caso particular de Santo Tomé, casi una de cada dos viviendas construidas a partir de los créditos del Programa se ubicó en el creciente número de *countries* que se encuentran a la vera de la AP01[648].

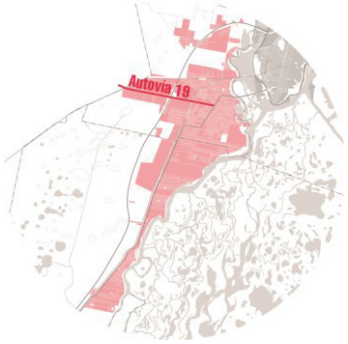
En suma, si se tiene en cuenta todo el período, la ciudad de Santo Tomé duplicó su tamaño original, pasando de 36.609 habitantes en 1980 a pocos menos de 74.500 en 2018. Sauce Viejo, en tanto, experimentó una expansión por medio de la cual aumentó dos veces y media su tamaño inicial, pasando de 2.617 a poco más de 9.500 habitantes entre 1980 y 2018. Con estas cifras, y si se cumplieran las previsiones de crecimiento realizadas por el Instituto Provincial de Estadísticas y Censos, en el año

[646] *Ibíd.*, p. 10.

[647] *Diario El Litoral*, 17/02/2015. El Gran Santa Fe se expande por los créditos Procrear. Recuperado de https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2015/02/17/metropolitanas/ AREA-03.html

[648] *Diario El Litoral*, 15/09/2013. Se construyen casi 600 casas con Procrear en el área metropolitana. Recuperado de https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/92827-se-construyen-casi-600-casas-con-procrear-en-el-area-metropolitana

2020, la comuna de Sauce Viejo se encontrará -casi- en condiciones de reclamar el título de ciudad, ya que el número de habitantes se ubicará en 9.894. En efecto, como puede advertirse en las fotos aéreas y satelitales **(Figura 4.17),** las localidades que conforman el CLS ya constituyen un verdadero espacio continuo y mixturado, con movilidades en conflicto y ocupaciones diferentes, en donde las tierras urbanas se superponen con áreas rurales.



2.3.2. Autovía RN19

Luego de la pavimentación de la RN19, entre 1935 y 1942, las intenciones por convertirla en autopista datan de finales de la década de 1960, en el marco una serie de obras tendientes a definir el sistema vial (integrado por la Autopista Rosario-Santa Fe, la Avenida de Circunvalación Sur, el Puente Viaducto Oroño, la Autovía 168, el Puente Colastiné y el Túnel Subfluvial) que conectaría a la ciudad de Santa Fe con la región y el país:

> Si acaso puede creerse que su realización significa nada más que un progreso en el ámbito circunscripto a dos provincias, no está de más a su importancia en el orden nacional y también en el internacional. Recientemente en la ciudad de Paraná se reunieron representantes de sectores empresarios, industriales, gremiales y culturales para considerar este asunto, resolviéndose en definitiva apoyar la declaración formulada por entidades similares de San Francisco. En dicha ocasión, y coincidente con las expresiones manifestadas en ésta, se detallaron los objetivos trascendentes de la obra, en su función de factor determinante de un impulso integrador con la Mesopotamia a través del túnel Hernandarias, lo que ratifica lo ya expuesto desde estas mismas columnas, cuando considerábamos a la autopista Córdoba-Santa Fe como una complementación lógica e imprescindible de la comunicación subfluvial. Adquiere así el carácter de un camino continental, pues si desde allí se vincula con el Uruguay y el sur de Brasil -no se olvide el Puente Colón-Paysandú-, por el norte del país servirá de enlace a otras rutas, estableciendo unión con repúblicas vecinas como Chile y Bolivia[649].

A pesar de haberse dado a conocer, por parte del gobierno de la provincia, un informe sobre los antecedentes y algunos avances evidenciados por el proyecto[650], la obra no se iniciaría -y sólo parcialmente- sino hasta varias décadas después; en concreto, hasta el año 2008. Por aquel entonces, el gobierno de la Provincia de Santa Fe inició las gestiones para construir el tramo comprendido entre la ciudad de Santo Tomé (desde el km 0, en la intersección con la RN11) y la localidad de San Francisco (intersección con la RN158), con una extensión aproximada de 136 km. Entre las justificaciones del proyecto, la obra sería de vital importancia para el sistema o

[649] *Diario El Litoral, 5/10/1970. Autopista en discusión,* p. 4.

[650] *Boletín Informativo Campaña Santa Fe para Santa Fe,* octubre de 1969. Sueño que marcha hacia la realidad. La autopista Santa Fe-Córdoba, p. 5.

conjunto de infraestructura de transporte que liga las economías del MERCOSUR y Chile, en el marco de la rehabilitación y mejoramiento del Corredor Bioceánico Central.

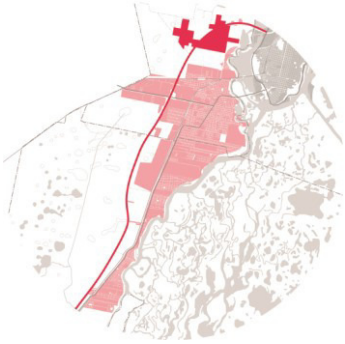
> Las obras que configuran el Proyecto RN 19 mejorarán las condiciones de tránsito con origen y destino en la región, y del pasante generado desde el Este en las provincias mesopotámicas, Brasil y Uruguay; y desde el Oeste, en las provincias de Córdoba, Noroeste del país, Cuyo y Chile. Se espera que el Proyecto aporte a la competitividad de la economía regional al proveer infraestructura para una logística más eficiente. Del mismo modo se espera que facilite la complementación de las estructuras productivas locales vinculándolas entre sí y facilitando su acceso a los mercados. Además, se espera que aporte a disminuir significativamente la tasa de accidentes en la propia ruta e incrementar las posibilidades de la actividad turística en la misma[651].

A pesar de tratarse de una ruta de jurisdicción nacional, tanto el proyecto como la ejecución estuvieron a cargo del Gobierno de la Provincia de Santa Fe, y contaron con aportes del Banco Mundial, en el marco del Préstamo para la Reforma del Estado Provincial. Iniciadas en 2008, las obras de la autovía -en el tramo correspondiente al territorio de Santa Fe- quedaron inauguradas a mediados del año 2011. Respecto del tramo comprendido entre San Francisco y la capital de la Provincia de Córdoba (156 km.), la reconversión de la RN19 en autovía se inició en el año 2017 y se prevé su finalización para mediados de 2019.

Por otra parte, si se considera el tramo de acceso a la ciudad de Santo Tomé, entre el km. 0 y el km. 3, puede observarse la consolidación de un espacio mixto, en donde la autovía tiene la pretensión de convertirse en una avenida de penetración urbana. A lo largo de esa extensión, comprendida entre la intersección de la RN19 con Avenida Luján y la intersección de la RN19 con la AP01, se ha materializado un espacio superpuesto, en el que algunas pocas viviendas coexisten con clubes, comercios, industrias, galpones y depósitos. Un espacio en el que las vías del tren (ubicadas a la altura el km.1,5), los semáforos y los cruces a nivel morigeran las altas velocidades que caracterizan a este tipo de autovías.

[651] GOBIERNO PROVINCIA DE SANTA FE (2006). *Estudio Socio Ambiental, Ruta Nacional N° 19, Tramo: RN N° 11 – RN N° 158.* Santa Fe: Ministerio de Obras, Servicios Públicos y Vivienda, DPV, Capítulo 1, p. 2.

2.3.3. *Las urbanizaciones cerradas a la vera de la Autopista Rosario-Santa Fe*



En relación con lo ya dicho en la primera sección de este capítulo, en donde se analizó la formación de las urbanizaciones cerradas en tanto materialización de los procesos de fragmentación urbana, en el caso del GSF, esta lógica de ocupación del suelo se concentró hacia el norte del ejido urbano de la ciudad de Santo Tomé, a la vera de Autopista Rosario-Santa Fe. Si bien los barrios cerrados que se instalaron en esa área se originaron en la década de 1970, como "clubes de campo", no fue sino hasta los años noventa que se produjo una ocupación acelerada de esos terrenos; una tendencia que ha mantenido su impulso hasta la actualidad[652]. Por aquel entonces, los desarrolladores inmobiliarios -privados- impulsaron este tipo de urbanizaciones apelando a discursos de promoción enfocados en el "contacto con la naturaleza" y en la seguridad como valores agregados.

En tal sentido, cabe señalar que esta tendencia de estructuración territorial, caracterizada por procesos de fragmentación a partir de la expansión y la dispersión de infraestructuras y funciones urbanas, evidenciaron notables transformaciones en la organización del territorio y en los patrones de segregación de la sociedad. En este contexto, Nardelli y Szupiany[653] examinaron estas formas de expansión y crecimiento contemporáneo en el marco de la generación de fragmentos socio-espaciales posibles de ser examinados a partir de la emergencia de fronteras materiales e inmateriales. A partir de ello, las autoras analizaron estos límites -espaciales, temporales y sociales- que materializaron la fragmentación urbana en el GSF. Mientras las limitaciones espaciales de estos barrios manifiestan la búsqueda de cierta homogeneidad y seguridad, aparentes y artificiales, donde los lazos sociales son condicionados y forzados en detrimento de los múltiples intercambios que nutren la vida en las ciudades; los límites temporales, enfocados en el valor tiempo como variable de análisis, ponen en evidencia que un tratamiento ineficiente y parcial de la movilidad urbana, en tanto experiencia socio-cultural, puede convertirse en un mecanismo de exclusión y desigualdad. Finalmente, los límites sociales enfocados en el acceso diferencial al suelo urbano, demuestran la fuerte incidencia que tienen las políticas urbanas en los procesos de fragmentación espacial, y ponen en evidencia la urgencia de instrumentos de control, y, al mismo tiempo, de cooperación conjunta con los agentes involucrados en la mercantilización del suelo.

[652] Los primeros loteos corresponden al complejo de La Tatenguita (1976) y al Club de Campo el Paso (1982). Más tarde, se sumaron los barrios: El Pinar (1997); Dos Lagunas (1999) Las Almenas (2009); Aires del Llano (2009); Altos de la Ribera (2013).

[653] NARDELLI, Mariana; SZUPIANY, Estefanía (2017). Límites y fragmentos en los territorios de la expansión: la suburbanización entre las ciudades de Santa Fe y Santo Tomé. *Cuaderno Urbano, 22*(22), 111-131.

Por otra parte, vale decir una vez más que la formación de barrios cerrados en el CLS cobró cierta particularidad en el marco del Plan Pro.cre.ar. En efecto, la búsqueda de terrenos aptos para ser escriturados -y con las condiciones urbanísticas requeridas para la hipoteca-, impulsó la construcción de nuevas viviendas en los barrios cerrados existentes que aún mantenían lentos procesos de urbanización. Datos registrados entre noviembre de 2012 a septiembre de 2013, evidencian que de un total de 134 permisos de edificación, 68 se construyeron en la zona urbana de la ciudad de Santo Tomé y 66 en las urbanizaciones cerradas, es decir, que mientras el 50,75% de las viviendas se construyó en la ciudad, un 49,25% se concretó en estos espacios segregados. A partir de estos datos, y de los que han sido mencionados más arriba, se comprende que la fuerza impulsora por la que determinados grupos sociales eligen radicarse en estos barrios ya no responde sólo a la búsqueda de "exclusividad", de seguridad y naturaleza. A estos argumentos se suma desde entonces la posibilidad de adquirir un lote capaz de reunir los requisitos establecidos por el Programa. Un Programa que, como ha señalado Eduardo Reese, mostró una de sus grandes falencias en la ausencia de una "política de suelo". Así, ante la incapacidad, impericia o falta de voluntad política por parte del Estado para generar nuevo suelo urbano, el mercado inmobiliario asumió esa tarea, convirtiéndola, desde ya, en una oportunidad económica que fue autorizada y "facilitada" -para retomar los términos de Barenboim y Elinbaum- por la entidad municipal.

2.4. CORREDORES INTERIORES NORTE

Durante las últimas cuatro décadas, la expansión de la ciudad de Santa Fe hacia el norte de su planta urbana, en dirección a las localidades de Recreo y Monte Vera, también resultó muy significativa. Como muestra de ello, sería posible señalar sobre todo dos fenómenos: el primero, vinculado al crecimiento de la mancha, refiere a la notable dinámica demográfica de esa área del GSF, la que no sólo posibilitó que Recreo se convirtiera en la tercera localidad del aglomerado urbano en adquirir el título de ciudad, sino que también ha dejado a Monte Vera a un paso de seguir el mismo destino. El segundo, más vinculado a la traza, refiere a la construcción del tercer tramo de la Avenida Circunvalación Oeste y a la **reconversión de la RN11 en una avenida interjurisdiccional** (2012), lo que promovió la consolidación de nuevo suelo urbano sobre el CIN-Recreo. Cada uno de estos dos fenómenos es analizado brevemente a continuación.

2.4.1. Recreo y Monte Vera: el nacimiento de dos ciudades

Puede afirmarse que, hacia el norte de la ciudad central del GSF, el proceso de urbanización ha adquirido un patrón de crecimiento en forma de "mancha de aceite", en tanto que los procesos de expansión urbana se han dado en esa dirección a partir del creciente desborde del casco histórico, emplazado al sur-sureste, sobre la desembocadura de la Laguna Setúbal **(Figura 4.18).** Así, el crecimiento del territorio urbanizado sobre "la periferia" norte a través de un proceso paulatino y siempre progresivo, puede ser caracterizado como el del avance de la *urbe* sobre zonas antes vinculadas a actividades de otra índole, como la agricultura frutihortícola. Una zona en la que, sin embargo, el crecimiento de la mancha urbana no ha solido estar acompañada por el desarrollo de la infraestructura y el acceso a los servicios públicos. En palabras de Isabel Martínez *et al.*

> Denominada también periurbano o periferia urbana, se trata de un área de transición que "se relocaliza" y "se extiende" definiendo nuevas áreas de urbanización, en la medida que la ciudad va consolidando su tejido, siendo sus características más primordiales las carencias de infraestructuras y servicios. En este sector se ha verificado fundamentalmente el crecimiento del uso residencial a partir de la incorporación de vivienda de gestión Pública (2.500 unidades habitaciones y casi 100 hectáreas en los Planes Federales de los últimos años), caracterizada por la baja densidad. Si bien la dotación de equipamiento y la provisión de servicios en esta área representan uno de los actuales focos de inversión pública, la ausencia de espacios de uso público y las condiciones antes señaladas persisten como los rasgos definitorios de los patrones de precariedad urbana existentes en la zona Norte de la ciudad[654].

Si se observan los datos censales, y se tiene en cuenta los ejes de circulación sur-norte, puede advertirse el importante crecimiento que experimentaron las localidades de los CIN: Monte Vera (sobre el corredor Aristóbulo del Valle-RP2) y Recreo (sobre la RN11). En efecto, la tendencia de crecimiento ya había comenzado a acelerarse en la década de 1970, en donde los índices de ambas localidades sólo fueron superados en el GSF por la explosión demográfica de Sauce Viejo, dado que se ubicaron entre el 71,9% (para Recreo) y el 95,8%, para el caso de Monte Vera. Esta última localidad, en efecto, evidenció una nueva duplicación de su población absoluta entre el Censo Nacional de 1980 y el de 1991, pasando de 2.657 habitantes a 5.583. Recreo, por su parte, mostró un crecimiento cercano al 180%, por lo que su población inicial, de poco más de 3.500 habitantes, alcanzó un número muy cercano al de los 10.000, quedando al borde de convertirse en ciudad.

En la década siguiente, es decir, entre 1991 y 2001, las dos comunas que por ese entonces conformaban los CIN experimentaron una significativa disminución en sus índices de crecimiento, cediendo los primeros lugares en la pirámide a las localidades

[654] *Ibíd.*, p. 13.

del CLE. Esta "redirección" de la expansión hacia la costa, se dijo antes, fue producto de las mejoras en la infraestructura de la RN168 y la RP1, así como también de la construcción de los diversos terraplenes de defensa; fenómeno que produjo una sensación de seguridad en los habitantes del GSF y estimuló una fuerte dinámica inmobiliaria en toda el área de Colastiné Norte, Rincón y Arroyo Leyes. No obstante, las localidades ubicadas al norte de Santa Fe también siguieron creciendo a paso firme, con tasas que quintuplicaron y sextuplicaron la de la ciudad central, que en esa década fue de tan sólo el 5,8%. En el caso de Monte Vera, la población se incrementó en 26,6%, pasando de poco más de 5.500 habitantes en 1991 a 7.086 en 2001; en el caso de Recreo, la población aumentó un 30,6%: de 9.801 a 12.798. A partir de esta situación, esta localidad fue la primera comuna del GSF -más allá de Santa Fe y Santo Tomé, claro- en adquirir el título de ciudad. El 26 de agosto de 2004, la Legislatura de la Provincia sancionó la ley N° 12.328, y las primeras autoridades municipales de Recreo asumieron tras las elecciones provinciales del año 2005.

Entre 2001 y 2010, las mayores tasas de crecimiento volvieron a evidenciarse en las localidades del CLE, aunque las de los CIN siguieron expandiéndose de una manera mucho más rápida que Santa Fe. En efecto, a pesar de la catastrófica inundación de abril de 2003, que impactó sobre todo en el borde oeste de la ciudad central y de manera significativa sobre Recreo[655], tanto la naciente ciudad como la comuna de Monte Vera vieron crecer su mancha urbana a un ritmo sostenido. En el caso de Recreo, la expansión fue del 13,1%, ya que la ciudad pasó de poco menos de 13.000 habitantes en el Censo Nacional de 2001 a casi 14.500 en el de 2010. Monte Vera, en tanto, se expandió alrededor de un 20%, sumando unos 1.400 nuevos pobladores, por lo que en 2010 alcanzó la suma total de 8.447 residentes domiciliados en la jurisdicción de la comuna.

Esta tendencia de expansión se ha mantenido firme en la década que todavía no concluye, sobre todo por dos motivos: la habilitación del tercer tramo de la Avenida Circunvalación Oeste, en 2012, y el lanzamiento del Plan Pro.Cre.Ar, a mediados de ese mismo año. La mejora en la infraestructura vial posibilitó una conexión rápida entre la ciudad de Recreo y los centros urbanos de las ciudades de Santa Fe y Santo Tomé; los fondos provistos por el segundo estimularon la radicación de vecinos en áreas donde los terrenos se hacían más accesibles a los recursos de las parejas jóvenes de clase media. En efecto, según los datos recabados por un informe aparecido en la prensa local[656], entre la fecha del primer sorteo del Programa y el año 2015, el 45,5%

[655] *Diario Clarín,* 2/05/2003. Recreo, un pueblo entero sumergido. Recuperado de https://www.clarin.com/soci edad/recreo-pueblo-entero-sumergido_0_SJBzmoWIRFl.html

[656] *Diario El Litoral*, 17/02/2015. El Gran Santa Fe se expande por los créditos Procrear. Recuperado de https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2015/02/17/metropolitanas/ AREA-03.html

(279 de 612) de las viviendas edificadas en la ciudad de Recreo fueron producto de estos créditos; en el caso de Monte Vera, ese porcentaje alcanzó el 39,5% (78 de 197). A partir de esta situación, no sólo se han evidenciado inconvenientes ligados a la infraestructura de los nuevos loteos (como el de "Las Mercedes", en el caso de Recreo), sino que también se ha producido un nuevo impulso en la expansión de la mancha urbana, sobre todo en la localidad de Monte Vera. Si se tiene en cuenta las estimaciones realizadas por el IPEC, entre el Censo Nacional de 2010 y 2018, el índice de crecimiento de esta comuna se ha ubicado en un número cercano al 14%, por lo que, de mantenerse esa tendencia, el Censo de 2020 debería registrar una población total de 9.952 habitantes.

En conclusión, si se considera todo el período, Recreo multiplicó su población inicial cuatro veces y media, pasando de pocos más de 3.500 habitantes en 1980 a casi 16.000 en 2018, si se consideran las estimaciones del IPEC-Santa Fe. En el caso de Monte Vera, la expansión ha sido superior al 260%, ubicándose en índices de crecimientos muy similares a los de San José del Rincón (276,5%) y Sauce Viejo (265,1%). Una situación que, al igual que ha ocurrido con la localidad ubicada sobre el Río Coronda, dejaría a la comuna de Monte Vera al límite de ser declarada ciudad[657].

2.4.2. CIN-Recreo: RN11, Metrofé y suelo urbano

A mediados del año 2015, la Dirección Nacional de Vialidad comunicó el cambio de jurisdicción de la RN11, trasladando el tramo comprendido entre las ciudades de Santa Fe y Recreo hacia la Circunvalación Oeste. A partir de esa decisión, en el ejido municipal de Santa Fe, las avenidas Dr. Zavalla, General López, Gdor. Freyre, López y Planes, Fray Cayetano Rodríguez y Blas Parera, quedaron desafectadas de la vía de comunicación nacional. Al igual que ocurrió con la Avenida Juan de Garay y el tramo intermedio denominado "variante de la 11" hasta el límite norte de Santa Fe, en la localidad de Recreo.

La construcción de la Autopista Rosario-Santa Fe, entre finales de la década de 1960 y principios de la del '70, había permitido reducir el caudal de transito de carga y la movilidad vehicular rápida desde el Boulevard Pellegrini hacia el sur de la ciudad. No obstante, la Avenida Blas Parera mantuvo su condición de ruta nacional hasta la

[657] No obstante, al igual que ocurrió con la comuna de Arroyo Leyes, si se consideran las declaraciones realizadas por el presidente comunal de Monte Vera (aparecidas en el informe antes mencionado), las estimaciones serían muy superiores, dado que, según su apreciación, ya en el año 2015 se habrían alcanzado los 10.000 habitantes necesarios para que la Legislatura Provincial sancione la ley que la convierta en ciudad.

habilitación del tercer tramo de la Circunvalación Oeste, en el año 2012. Este hecho, junto a la formalización del cambio jurisdiccional en el trazado de la RN11 que fuera decidido por la DNV, se han traducido en nuevas posibilidades para la producción material de suelo urbano, es decir, para la expansión de la mancha urbana en el área comprendida entre la ciudad de Santa Fe y la de Recreo. En efecto, en tanto decisión de la política vial, el traslado de la ruta -tanto en términos funcionales como jurisdiccionales- puede ser interpretado como un punto de inflexión en la conformación del corredor de la Avenida Blas Parera. Un momento para emprender proyectos de transformación y recualificación en un sector postergado por las políticas públicas: el noroeste santafesino y su área de expansión hacia la localidad de Recreo.

En ese marco, la Municipalidad de Santa Fe llevó adelante una importante obra de remodelación de la Avenida Blas Parera, a partir de la que se realizó una reconversión de la traza a lo largo de 6 km., incluyendo carriles de circulación exclusiva (Metrofé) para colectivos, nueva iluminación LED y ciclovías. Los trabajos, cuyo monto de inversión ascendió a $150 millones, fueron financiados a partir de un préstamo del Banco Mundial, y gestionados a través del Programa de Transporte Urbano Para Áreas Metropolitanas (PTUMA) del Ministerio del Interior y Transporte de la Nación. Las obras, incluidas en el "Plan Norte" por la gestión de José Corral, se iniciaron en septiembre de 2015, siendo inauguradas en mayo de 2017[658]. Según las estimaciones del municipio, la obra implicará un beneficio directo para más de 180.000 vecinos del norte del GSF, reduciendo de manera significativa (hasta en un 35%) el tiempo insumido por el transporte público para llegar desde las zonas más alejadas hasta el centro de la ciudad.

Epílogo

A partir de este último recorrido, y en base a las categorías de análisis detalladas en la Introducción, puede concluirse lo que sigue.

En términos generales, en relación con las **representaciones** ligadas a los CEU, cabe afirmar que, en el período analizado en este capítulo (1980-2018), los corredores de expansión experimentaron nuevas transformaciones. Dejaron de ser pensados como soportes del progreso, o como signos de modernidad y desarrollo, para convertirse en algo diferente: en espacios ambivalentes, complejos, con dos caras. Por un lado, por

[658] *Diario El Litoral*, 03/05/2017. Mauricio Macri inaugura el Metrobús. Recuperado de http://www.ellitoral.com/index.php/id_um/147880-macri-llega-a-santa-fe-para-inaugurar-el-metrobus-este-miercoles.html

la cara de la **traza**, comenzaron a ser representados como escenarios de movilidades contrapuestas, de movilidades en conflicto, en los que conviven las vías rápidas y las calles urbanas; en otros términos, los camiones, los automóviles de 6 velocidades, las bicicletas y los peatones. Por el otro, por la cara de la **mancha**, comenzaron a pensarse -y a materializarse- como espacios superpuestos y mixturados (como *continuum* urbano-rurales), en donde las distintas infraestructuras viales dieron lugar a nuevas centralidades -lineales- en territorios cada vez más extensos y fraccionados, en áreas urbanas caracterizadas por la "expansión" y la "fragmentación".

Yendo un poco más allá, y prestando especial atención al caso del GSF, cabe afirmar que los diversos CEU, que ya habían comenzado a adquirir características específicas durante el período analizado en el Capítulo 3, exhibieron nuevas transformaciones en las últimas cuatro décadas. Una serie de transformaciones, ahora, ya no vinculadas principalmente a la **traza**, es decir, a las acciones y políticas que se materializan a través de la concreción de obras de infraestructura vial, sino más bien a la **mancha**, esto es, a la expansión del tejido urbano. Una expansión a partir de la cual la traza fue quedando cada vez más superpuesta con la mancha en cada uno de los CEU.

Durante este período, se dijo, las obras de defensa hídrica ocuparon un lugar central en las políticas urbanas del GSF, sobre todo, tras las inundaciones que afectaron a la ciudad y a su área de expansión entre principios de la década de 1980 y el año 2007. En el CLB, estas intervenciones se materializaron a través de la reconstrucción de la Avenida Costanera sobre la Laguna Setúbal y de la Avenida Circunvalación Oeste, sobre el Río Salado; dos obras que profundizaron aún más las diferencias históricas entre el "frente y contrafrente" de la ciudad de Santa Fe, consolidando, también, un crecimiento cada vez más sostenido de la mancha urbana sobre aquellas zonas más desfavorecidas, vulnerables y desprovistas de servicios. En el CLE, estas obras dieron paso a la concreción de los anillos de defensa hídrica que impulsaron la posterior ocupación -ya no esporádica, de "fin de semana", sino permanente- de las áreas ubicadas sobre el lecho del Río Paraná. Al mismo tiempo, se concretaron algunas obras pendientes, cuya proyección y anuncio había sido realizada durante las décadas anteriores, como el ensanche de las avenidas "Leandro Alem" y "27 de Febrero" (CLB), la finalización de la Autovía 168 (CLE) y la conversión en autovía de la RN19 (CLS); todas ellas, en el marco de un sistema vial dirigido a conectar a la Mesopotamia con el resto del país y, fundamentalmente, a partir de la incorporación del GSF en el trazado del Corredor Bioceánico Central.

Finalmente, una serie de intervenciones urbanas fueron dirigidas a resolver la conflictividad emergente entre la expansión de la mancha urbana y la creciente movilidad vehicular. Entre estas obras, pueden incluirse, por un lado, la reconstrucción del Puente Colgante, el trazado de la colectora paralela a la Autovía 168 y la

reconversión de la RP1 (CLE), que se constituyó en una nueva centralidad para las localidades de San José del Rincón y Arroyo Leyes. Por el otro, la conversión de la RN11 en avenida -en el tramo comprendido entre el norte de Santa Fe y la ciudad de Recreo- (CIN), y la finalización del tercer tramo de la Avenida Circunvalación Oeste, mejoraron la vinculación de Recreo con los centros urbanos de Santa Fe y Santo Tomé e incentivaron un fuerte crecimiento demográfico en el norte del GSF.

No obstante, cabe señalar que todas estas obras, cuya capacidad para enfrentar los problemas derivados de la creciente automovilidad resultó más bien modesta, se realizaron en un marco de creciente descrédito de la acción del Estado, y al margen de planes integrales de reconversión urbana, cuya "planificación" fue -casi siempre- dejada en manos del mercado y la especulación inmobiliaria. En este sentido, cabe señalar, finalmente, la notable incidencia del **contexto** -es decir, de los modelos urbanos insertos en determinados paradigmas político-económicos que predominaron en el ámbito nacional y regional- sobre las características adoptadas en estos años por los CEU del GSF, sobre su expansión y fragmentación. En primer lugar, durante la hegemonía neoliberal (1976-2001), en donde la confianza en las bondades del Mercado se vio acompañada por la importancia que adquirieron las vías rápidas de circulación, por la multiplicación de los *countries* en zonas periurbanas (en el caso del GSF, sobre el CLS-Santo Tomé), y por la creciente consolidación de Áreas de Expansión Urbana, incluso entre las ciudades medias. En segundo lugar, tras la crisis del neoliberalismo (2001-2015), durante las gestiones en las que se buscó transitar un camino alternativo en base a algunas medidas un tanto alejadas de la ortodoxia, como el Pro.Cre.Ar, pero en la que los procesos iniciados tras el golpe de Estado de 1976 no parecen haber exhibido cambios rotundos.

En suma, como se ha intentado mostrar a partir del caso del GSF, la expansión y la fragmentación de las ciudades, con la consolidación de las autopistas, de Áreas de Expansión Urbana y de estos espacios superpuestos y mixturados (los *continuum* urbanos-rurales) a los aquí se ha denominado CEU, parecen ser todo un signo de este tiempo.

Plano síntesis capítulo 4

INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD

..... Infraestructura ferroviaria
—— Infraestructura vial

CORREDOR LITORAL DE BORDE

1. Avenida Costanera “Siete Jefes” (1994-1996)
2. Avenida Costanera “Almirante Brown” (2001-2004)
3. Avenida Circunvalación Oeste - tramos I y II (1994-1997)
4. Avenida Circunvalación Oeste - tramo III (2004-2012)
5. Avenidas 27 de Febrero y Leandro Alem (2004-2005)

CORREDOR LITORAL ESTE

6. Avenida Costanera Este (1999)
7. Reconstrucción Puente Colgante (2000-2002)
8. Colectora RN 168 (2002)
9. Autovía RN 168 (2007-2011)
10. RP 1 (2014-2017)
..... Anillo de defensas (1993-1994)

CORREDOR LITORAL SUR

11. Autovía RN 19 (2008-2011)

CORREDORES INTERIORES NORTE

12. Metrofé (2015-2017)

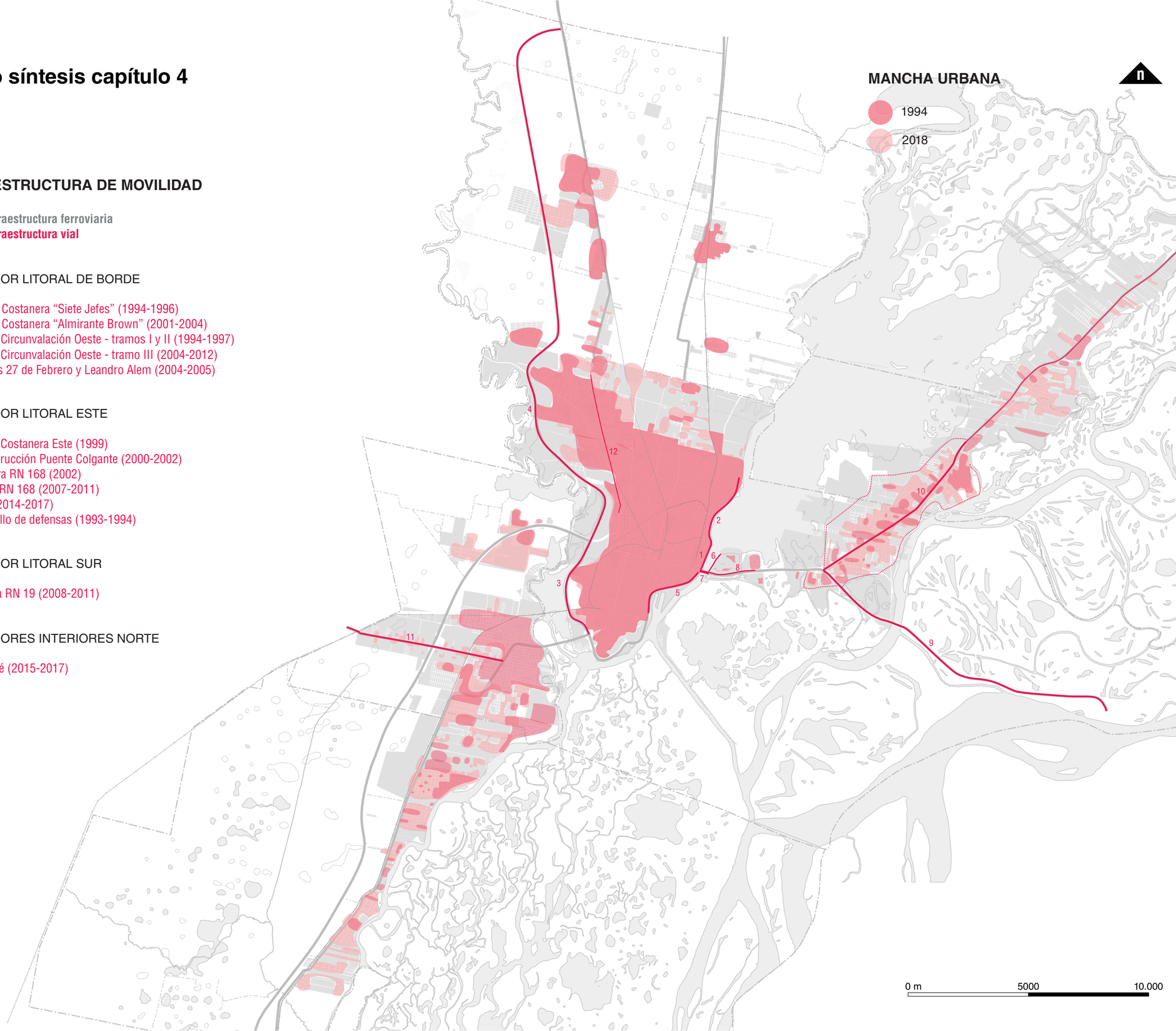




Figura 4.1: Reconstrucción Avenida Costanera "Siete Jefes" (1994-1996). Arriba, imágenes previas a la reconstrucción, 1993. Fuente: Banco de imágenes Florián Paucke. Medio (izq.), proyecto de la escalinata y faro norte; (der.) proyecto del paseo inferior. Fuente: *Diario El Litoral*, 7/08/1993. Cómo será la nueva costanera, p. 30. Abajo, imágenes de la avenida reconstruida. Fuente: fotografía de la autora, 2018.



Figura 4.2: Reconstrucción de la Avenida Costanera "Almirante Brown" (2001-2004). Fuente: fotografía de la autora, 2018.



Figura 4.3: Corredor Litoral de Borde en el tramo conformado por las avenidas costaneras "Sietes Jefes" y "Almirante Brown". Fuente: intervención propia sobre imagen aérea extraída de MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE SANTA FE (2014). *Aprender de los desastres. La gestión local del riesgo en Santa Fe, a 10 años de la inundación de 2003.* Santa Fe: Secretaría de Comunicación y Dirección de Gestión de Riesgos del Gobierno de la Ciudad de Santa Fe, p. 14.

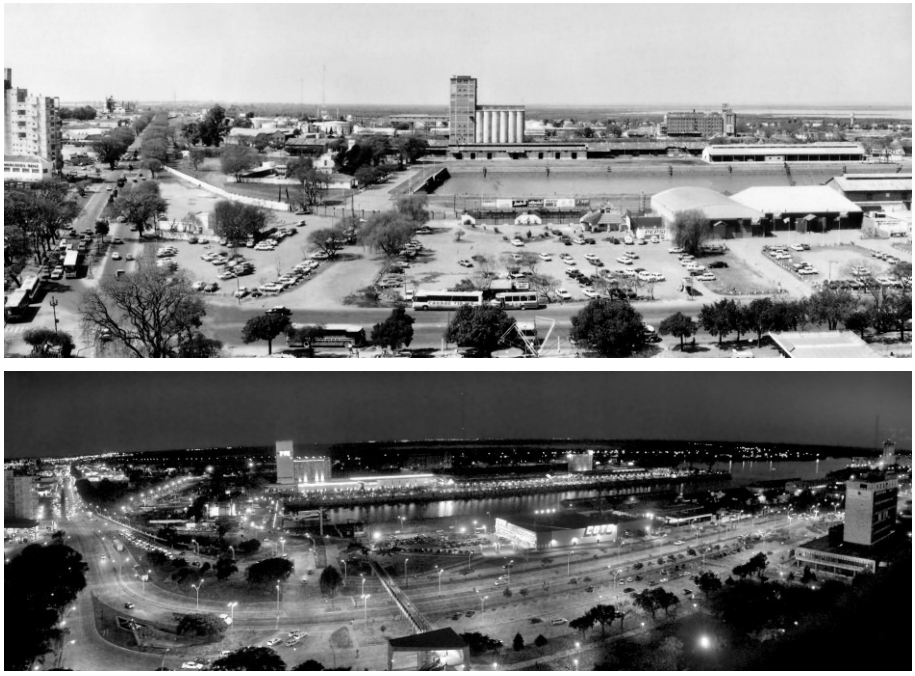


Figura 4.4: Avenidas Leandro Alem y 27 de Febrero antes y después de la remodelación. Fuente: Arriba, fotografía de Javier Fedele, 1993; abajo, fotografía de Mauro Dechiara, 2010.



Figura 4.5: Ingreso al Puerto de Santa Fe desde avenidas Leandro Alem y 27 de Febrero. Fuente: fotografía Mauro Dechiara,



Figura 4.6: Arriba, primeros tramos de la Avenida Circunvalación Oeste construidos entre 1994 y 1997. Fuente: intervención propia sobre relevamiento fotogramétrico de la Fuerza Aérea de Paraná, 1998.
Abajo, último tramo de la Avenida Circunvalación Oeste construido entre 2004 y 2012. Fuente: intervención propia sobre imagen satelital Google



Figura 4.7: Inundación del año 2003. Vista desde el tramo sur de la Avenida Circunvalación. Fuente: Diario Uno Santa Fe, 28/04/2017. A 14 años de la inundación de Santa Fe, no hay justicia. Recuperado de https://www.unoentrerios.com.ar/pais/a-14-anos-la-inundacion-santa-fe-no-hay-justicia-n1386431.html



Figura 4.8: Puente Colgante sobre la Laguna Setúbal. Arriba, caída del ala este en 1983. Abajo, reconstrucción durante el año 2000. Fuente: Archivo Diario El Litoral.



Figura 4.10: Urbanización del primer tramo del CLE durante las últimas dos décadas (1998-2018). Fuente: HOTEL COLONIA DE VACACIONES UNL ATE (s/f). *Galería de imágenes.* Recuperado de http://www.hotelunlate.com.ar/

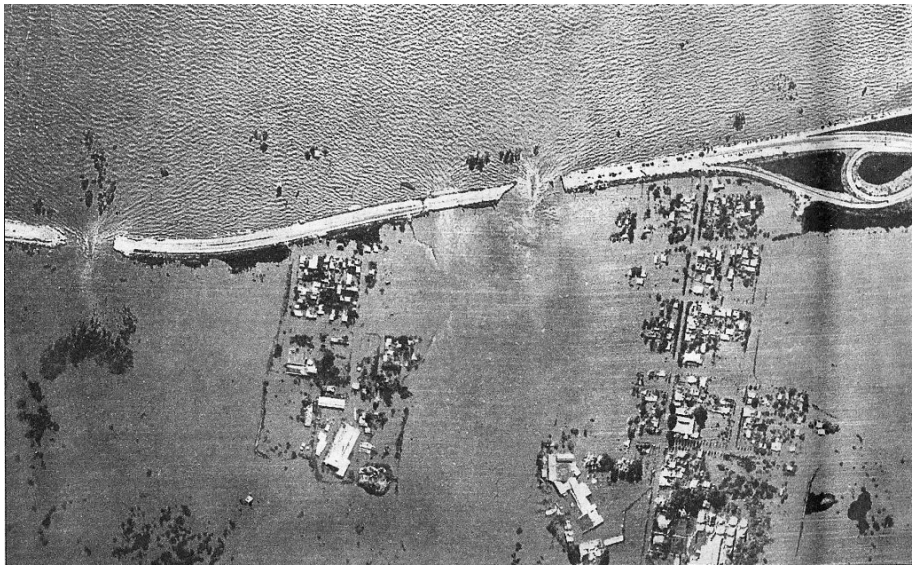


Figura 4.11: Destrucción de los puentes aliviadores 4 y 6 durante la creciente del Río Paraná entre 1982 y 1983. Fuente: Pesca en el Litoral Argentino (s/f). Las crecidas (2°Parte). Recuperado de http://pescalitoral.com/las-crecidas-2da-parte/

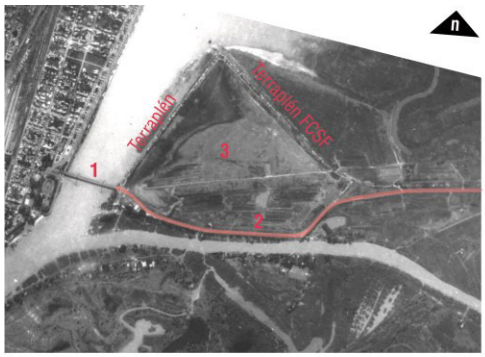


Imagen I (1955). Fuente: Instituto Geográfico Nacional.



Imagen II (1968). Fuente: Ministerio de Aguas de la Provincia de Santa Fe.



Imagen III (1973). Fuente: Dirección de Catastro de la Provincia de Santa Fe.



Imagen IV (1980). Fuente: Instituto Geográfico Nacional.



Imagen V (1983). Fuente: Fuerza Aérea de Paraná.

Figura 4.9: Transformación del primer tramo del CLE sobre RN 168. Fuente: intervención propia sobre relevamientos fotogramétricos.

1. Puente Colgante (1924-1928)
2. Terraplén camino a San José del Rincón (1928)
3. Paraje "El Pozo" (1968)
4. Puente y viaducto Nicasio Oroño (1968-1971)
5. Primer tramo RN 168 (1971-1973)
6. Ensanche puentes aliviadores RN 168 (1971-1973)
7. Gimnasio cubierto UNL (1971)
8. Facultades de Ingeniería y Ciencias Hídricas y de Bioquímica y Ciencias Biológicas (1972-1980)
9. Segundo tramo RN 168 hasta La Guardia (1978-1979)
10. Parque Tecnológico Litoral Centro (1979)
11. Barrio FONAVI "El Pozo" (1979)
12. Derrumbe Puente Colgante (1983)
13. Centro Comercial (1997)
14. Reserva ecológica (1998)
15. Avenida costanera Este (1999)
16. Reconstrucción Puente Colgante (2000-2002)
17. Colectora RN 168 (2002)
18. Predio recreativo, cultural y deportivo UNL-ATE (2006)
19. Hotel UNL-ATE (2014)
20. Relocalización locales bailables (2015)

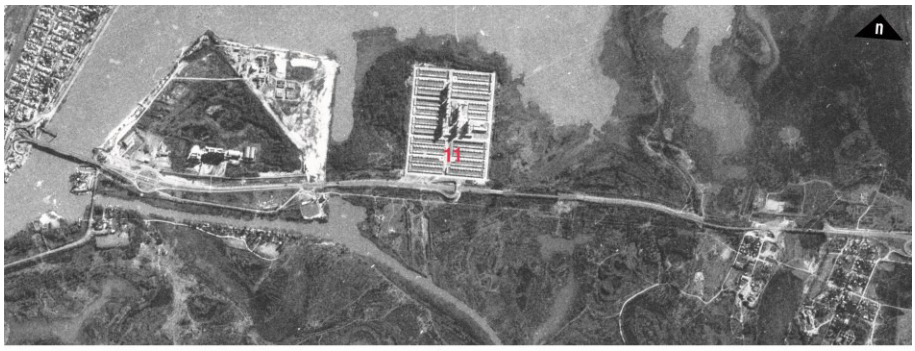


Imagen VI (1988). Fuente: Fuerza Aérea de Paraná.



Imagen VII (1998). Fuente: Fuerza Aérea de Paraná.

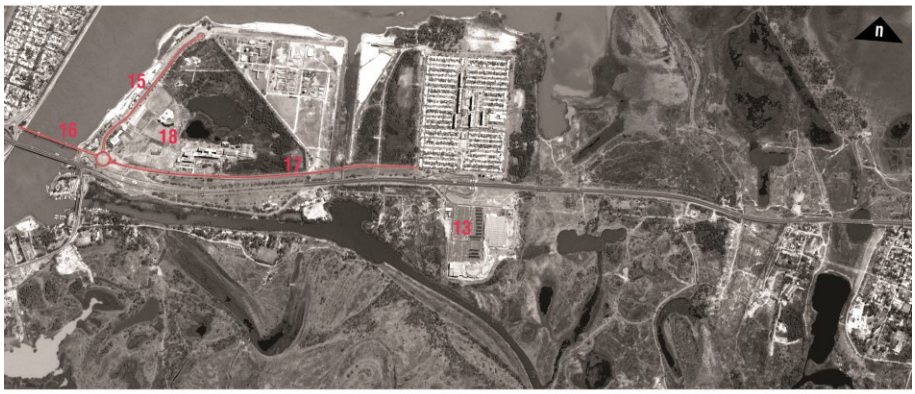


Imagen VIII (2008). Fuente: Imagen satelital Google Earth.



Imagen IX (2018). Fuente: Imagen satelital Google Earth.

Figura 4.9 (continuación): Transformación del primer tramo del CLE sobre RN 168. Fuente: intervención propia sobre relevamientos fotogramétricos.



Figura 4.12: Construcción de la segunda calzada del Puente Colastiné sobre Autovía 168. Fuente: Supercemento S.A.I.C. (2015). *Obras viales. Puentes. Ruta Nacional N°168.* Buenos Aires, Argentina. Recuperado de http://www.superdyop.com.ar/obras-publicas/viales/puentes.html

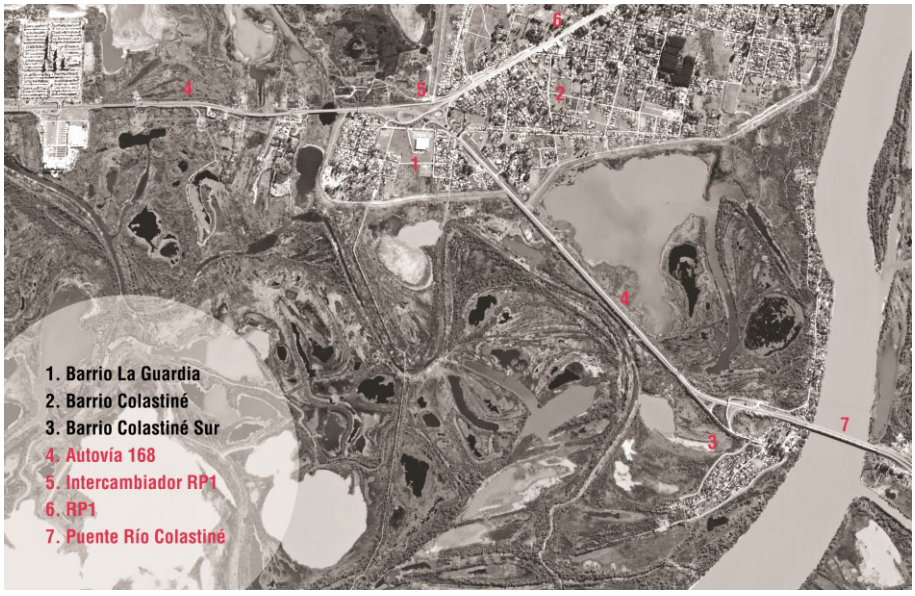


Figura 4.13: Urbanización del CLE sobre Autovía 168. Fuente: Intervención propia sobre imagen satelital Google Earth, 2018.



Figura 4.15: Ampliación de la RP1 en la década de 1990. Fuente: Diario El Litoral.



Figura 4.16: Proyectos de ampliación de la RP1; derecha, proyecto original; izquierda, segundo proyecto con presupuesto reducido en un 50%. Fuente: *Diario El Litoral*, 29/09/2011. El presupuesto para ampliar la Ruta 1 se redujo a la mitad. Recuperado de http://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2011/09/29/metropolitanas/AREA-02.html

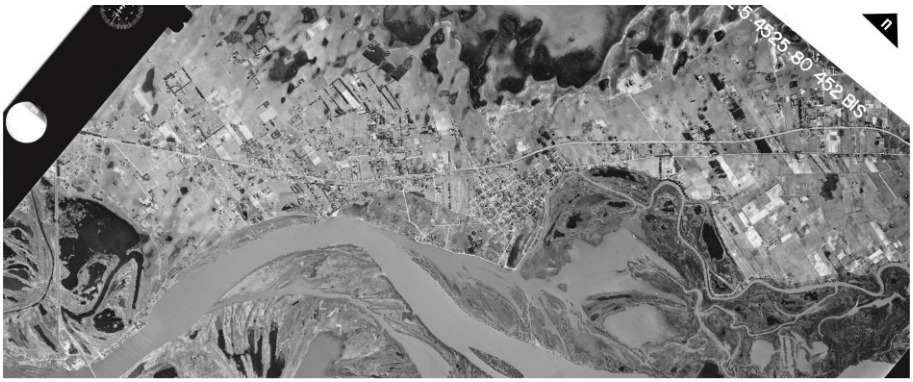


Imagen I (1980). Fuente: Instituto Geográfico Nacional.



Imagen II (1988). Fuente: Fuerza Aérea de Paraná.



Imagen III (1998). Fuente: Fuerza Aérea de Paraná.

Figura 4.14: Transformación de la mancha urbana sobre RP 1 a partir de la concreción del "anillo" de defensas (CLE). Fuente: relevamientos fotogramétricos (IGN, Fuerza Aérea de Paraná, Google Earth).



Imagen IV (2000) . Fuente: Fuerza Aérea de Paraná.



Imagen V (2011) . Fuente: Imagen satelital Google Earth.



Imagen VI (2018). Fuente: Imagen satelital Google Earth.

Figura 4.14 (continuación): Transformación de la mancha urbana sobre RP 1 a partir de la concreción del "anillo" de defensas (CLE). Fuente: relevamientos fotogramétricos (IGN, Fuerza Aérea de Paraná, Google Earth).

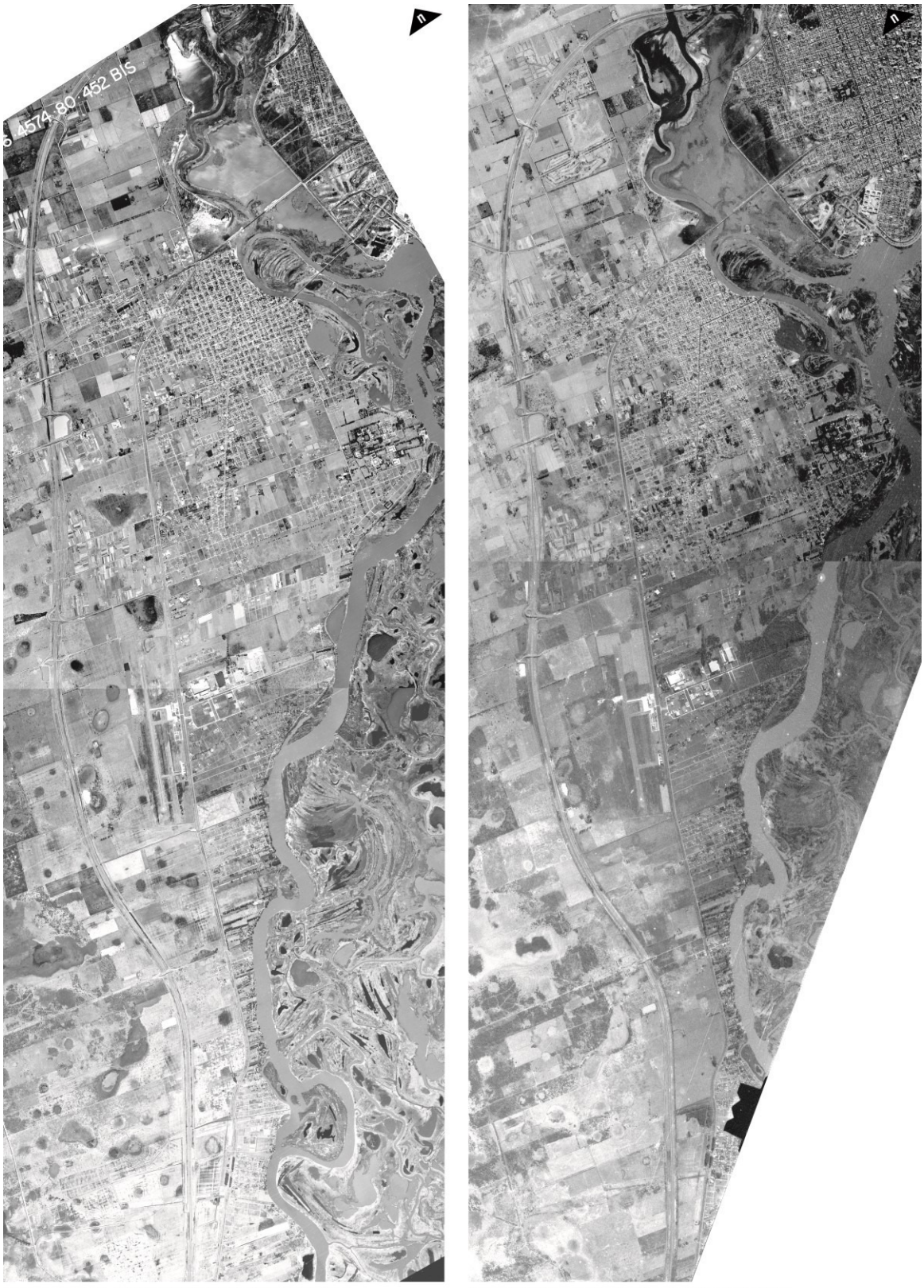


Imagen I (1980). Fuente: Instituto Geográfico Nacional.

Imagen II (1988). Fuente: Fuerza Aérea de Paraná.

Figura 4.17: Transformación de la mancha urbana de la ciudad de Santo Tomé y la localidad de Sauce Viejo (CLS).
Fuente: relevamientos fotogramétricos (IGN, Fuerza Aérea de Paraná, Google Earth).



Imagen III (1998). Fuente: Fuerza Aérea de Paraná.



Imagen IV (2018). Fuente: Imagen satelital Google Earth.

Figura 4.17 (continuación): Transformación de la mancha urbana de la ciudad de Santo Tomé y la localidad de Sauce Viejo (CLS). Fuente: relevamientos fotogramétricos (IGN, Fuerza Aérea de Paraná, Google Earth).

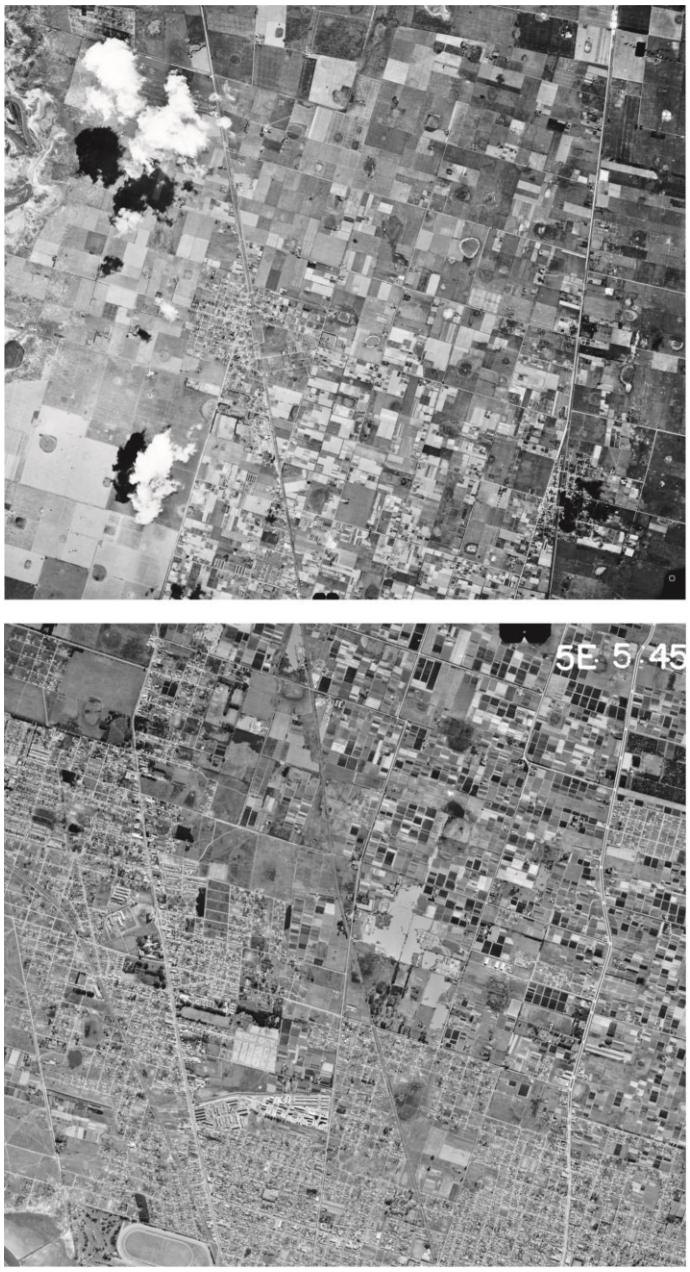


Imagen I (1980). Fuente: Instituto Geográfico Nacional.



Imagen I (1983). Fuente: Fuerza Aérea de Paraná.

Figura 4.18: Transformación de la mancha urbana hacia el norte de la ciudad de Santa Fe sobre la ciudad de Recreo y la comuna de Monte Vera (CIN). Fuente: relevamientos fotogramétricos (IGN, Fuerza Aérea de Paraná, Google Earth).



Imagen III (2018). Fuente: Imagen satelital Google Earth.

Figura 4.18 (continuación): Transformación de la mancha urbana hacia el norte de la ciudad de Santa Fe sobre la ciudad de Recreo y la comuna de Monte Vera (CIN). Fuente: relevamientos fotogramétricos (IGN, Fuerza Aérea de Paraná, Google Earth).

Conclusiones

Tal como se ha indicado al inicio, la investigación que se materializó en las páginas de esta Tesis fue emprendida con el fin de dar respuesta a diversas inquietudes, las que no sólo derivaron de una formación académica ligada a los estudios urbanos, sino también de la experiencia vital que implica habitar en una ciudad en expansión, en la que las vías de circulación y el automóvil se han convertido, sobre todo en los últimos años, en personajes insoslayables. De allí que los principales interrogantes fueron formulados del siguiente modo: ¿cómo se relacionan los procesos de expansión urbana con el trazado y la configuración de las redes viales?; ¿cómo es que dicha interacción ha devenido en un modo particular de habitar lo urbano, materializado en la conformación de espacios superpuestos y mixturados, en donde se produce un entramado de movilidades diversas?; ¿cómo han incidido los distintos modelos urbanos -insertos en determinados paradigmas políticos y económicos predominantes en el contexto nacional- en el proceso de conformación de los CEU del GSF?; ¿cómo han ido variando, a lo largo del tiempo, las representaciones de aquellos espacios urbanos condicionados por la movilidad?

En función de estos cuatro interrogantes, los objetivos de la Tesis fueron presentados así: en términos generales, lo que se ha intentado es echar luz sobre la complejidad inherente a la relación entre los procesos de expansión urbana y el trazado y la configuración de las redes viales, de cuya reciprocidad emerge un modo particular de habitar lo urbano: los CEU. Asimismo, se buscó comprender cómo los distintos modelos urbanos -insertos en determinados paradigmas políticos y ecónomicos y materializados, sobre todo, en la concreción de obras de infraestructura vial- han incidido en la interacción entre la traza y la mancha, y, por lo tanto, en el proceso de conformacion de los CEU, desde la *prehistoria* del camino hasta las primeras décadas del siglo XXI. Por otro parte, se procuró develar cómo han ido variando a lo largo del tiempo las representaciones de aquellos espacios condicionados por la movilidad. Todo esto, prestando especial atención al caso del GSF. Finalmente, a partir de la concreción de estos objetivos, y teniendo en cuenta el caso de estudio propuesto, se ha pretendido realizar un aporte al conocimiento de los nuevos modos de habitar lo urbano en los territorios de expansión de las ciudades medias latinoamericanas.

En tal sentido, puede decirse que la hipótesis que ha intentado defenderse es la siguiente: en terminos inmediatos -si se quiere más tangibles-, la relación entre los procesos de expansión urbana y el trazado y la configuración de las infraestructuras de la movilidad -sobre todo viales- dió lugar a una interacción compleja, de cuya reciprocidad emergió un modo particular de habitar lo urbano: los Corredores de Expansión Urbana (CEU). Asimismo, en términos mediatos -si se quiere, un tanto más intangibles-, dicha interacción, y, por lo tanto, la emergencia de este modo particular

de habitar lo urbano, también se ha visto condicionada por la incidencia de distintos modelos urbanos -insertos en determinados paradigmas políticos y ecónomicos-, así como por distintas representaciones construidas en torno de un espacio condicionado por la movilidad.

A partir de los interrogantes mencionados, y con el fin de alcanzar los objetivos propuestos y dar sustento a la tesis que se ha buscado defender, se estableció una periodización en el proceso de conformación de los CEU del GSF; una periodización concebida en función de los tres momentos centrales de la relación entre la traza y la mancha, tal como se resume a continuación:

- 1573-1930: los CEU como territorios de exploración, apertura y marcación del territorio, en la *prehistoria* del camino: entre movilidades fluviales y ferroviarias;
- 1930-1976: los CEU como sportes del progreso y desarrollo nacional: del camino pavimentado a las grandes infraestructuras;
- 1976-2018: los CEU como escenarios de movilidades en conflicto: entre autovías y calles urbanas.

Al mismo tiempo, esta periodización permitió organizar el orden de exposición de esta Tesis, estructurada en tres capítulos principales -en donde se reconstruyeron los distintos modelos urbanos insertos en determinados paradigmas políticos y económicos predominantes en cada período, y en donde se analizó en detalle el caso de estudio-, y uno más de carácter introductorio y teórico, que sirvió de base para todo los demás. Por último, en función de las preguntas, los objetivos, la hipótesis y la periodización, se adoptaron cuatro variables de análisis: dos de ellas vínculadas a los aspectos más inmediatos y tangibles (la traza y la mancha), y dos referidas a factores más mediatos o menos tangibles (el vínculo entre los modelos urbanos y las representaciones). En su conjunto, estas variables propusieron una aproximación a la dimensión cultural de los CEU, en alusión a la "trialéctica de la espacialidad" propuesta por Edward Soja, la cual se encuentra conformada por la interacción del espacio percibido, concebido y vivido.

¿Cuál fue, entonces, el camino recorrido? ¿Cuáles las conclusiones alcanzadas? A continuación, se ofrece una breve recapitulación de los pasos y los logros más salientes de este trabajo.

1

El Capítulo 1 estuvo destinado a presentar las *coordenadas teóricas* desde las cuales ha sido pensada la compleja relación entre la traza y la mancha. Con el fin de hacer explícitas esas claves de intepretación, se ofreció la reconstrucción de una serie de

posicionamientos y discusiones actuales en torno a dos tópicos muy relevantes para abordar dicha relación.

Por un lado, se analizaron algunas de las principales posiciones teóricas desarrolladas en relación con tres conceptos que atraviesan toda la Tesis: el de “espacio urbano”, el de “movilidad” y el de “corredores urbanos, regionales y/o territoriales”. A partir de allí, de la reposición de los antecedentes que abordan la relación entre la traza y la mancha, y de su sistematización en función de los conceptos que han orientado esta indagación, se derivaron las tres proposiciones teóricas iniciales: la que define a los CEU como unidades espaciales de un *continuum* urbano-rural; la que los concibe como un entramado de movilidades diversas; y la que los presentan como escenarios de interacción entre la técnica (infraestructura vial), el Estado (la planificación urbana y las políticas de desarrollo vial) y el espacio urbano.

Por otro lado, se ha intentado dar cuenta de distintos estudios en los que se tematizan los conceptos de “expansión” y “fragmentación”; dos categorías clave para el período analizado en el Capítulo 4. En efecto, estas dos *lógicas* urbanas comenzaron a adquirir mayor importancia en los últimos cuarenta años (a partir de la disolución de la ciudad compacta y del debilitamiento de sus mecanismos de integración), y de su interacción emergieron distintas variantes de “ciudad fragmentada”, con problemas que requieren ser examinadas a la luz de contextos diferenciales. Pues, si bien es cierto que estos fenómenos tuvieron cierto alcance global, el estudio de sus apariciones locales, en contextos espacio-temporales específicos, dio lugar a una variedad de neologismos que adquirieron cierta relevancia teórica en el campo de los estudios urbanos. Por lo tanto, aun cuando aquí no se ha pretendido desarrollar una exposición exhaustiva de la amplia variedad terminológica construida en torno al par “concentración-dispersión”, ni ensayar una explicación del carácter polisémico de la noción de “fragmentación”, sí se propuso ofrecer una reconstrucción teórica de ambos fenómenos en sus tres contextos principales de aparición: el norteamericano, el europeo y el latinoamericano. Todo ello, con el fin de prestar atención al caso concreto del GSF.

2

El Capítulo 2 estuvo destinado al estudio del extenso período que transcurre entre la fundación de Santa Fe (1573) y las primeras décadas del siglo XX; una época en la cual los territorios donde hoy se extienden los CEU comenzaron a ser representados como espacios de exploración, apertura y marcación urbana. En este período, identificado como el de la *prehistoria* del camino, comenzó a definirse la estructuración general del territorio de expansión de Santa Fe, en un entramado de vías fluviales y ferroviarias, donde los caminos terrestres asumieron un rol subsidiario en el marco de

estas dos movilidades dominantes: primero, respecto de los ríos; más tarde, respecto de los rieles.

En primer lugar, se ofreció una reconstrucción del contexto general, así como también un análisis del modo en cómo la ciudad Santa Fe fue constituyéndose durante aquellos años. Primero, durante los casi tres siglos de exploración y colonización; más tarde, durante el período de organización nacional y auge de la economía agroexportadora. En segundo, se analizó el origen de los CEU en el caso del GSF a partir de la hipótesis según la cual la génesis de la mancha urbana de las ciudades del Litoral argentino se consolidó a partir de la articulación entre una movilidad fluvial dominante y una movilidad terrestre complementaria, donde los caminos adquirieron un rol subsidiario respecto de las vías navegables, antes de la construcción de los ferrocarriles.

La combinación de ambas movilidades en el área de expansión del GSF determinó la posterior consolidación de los dos CEU con mayor jerarquía en la dinámica territorial del caso de estudio: el Corredor Litoral Este (CLE), extendido entre la Laguna Setúbal y el Río Colastiné, y el Corredor Litoral Sur (CLS) sobre los ríos Salado y Coronda; ambos inmersos en el sistema hídrico del Paraná. Al mismo tiempo, la ciudad de Santa Fe experimentó un proceso de ocupación diferencial entre la costa de la Laguna Setúbal y la del Río Salado, en lo que fue definido aquí como Corredor Litoral de Borde (CLB). Finalmente, la vinculación de la ciudad central con las tierras destinadas a las chacras, ubicadas al norte del núcleo urbano, determinó la formación de los primeros Corredores Interiores Norte (CIN).

Por otra parte, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, el desarrollo del sistema ferroportuario impulsó una serie de transformaciones territoriales y urbanas que se materializaron en la conformación de cada uno de los CEU. En el caso del CLB, la construcción del terraplén del Ferrocarril Central Argentino (FCCA) trazó el primer límite al crecimiento oeste de la mancha urbana, al tiempo que hacia el borde este se consolidaba el principal escenario de la modernización de la ciudad. Por su parte, el CLE experimentó una gran trasformación a partir de la instalación del Puerto de Colastiné, la extensión del FCSF y la construcción de cuatro puentes sobre la Laguna Setúbal, tres ferroviarios y uno (el último) como acueducto vial. Respecto del CLS, el ferrocarril no introdujo cambios significativos en el núcleo urbano de la ciudad de Santo Tomé, aunque la instalación de dos puentes ferroviarios y uno carretero reivindicaron en la escena urbana el "paso" sobre el Río Salado. No obstante, al igual que lo ocurrido en los CIN, la creación de estaciones intermedias propició la formación de nuevos núcleos urbanos en las inmediaciones a la ciudad central. En este marco, se erigieron las estaciones de Recreo (en el ramal a San Cristóbal, 1888), de Monte Vera (en el ramal a Reconquista, 1908) y de Sauce Viejo (en el ramal a Rosario, 1891). En suma, en esta segunda sección del Capítulo 2 se examinaron ambos momentos en la génesis de los distintos CEU que integran el GSF, analizando el carácter subsidiario

de los caminos terrestres respecto de la movilidad fluvial y ferroviaria. No obstante, como también se ha intentado dejar en claro, la incipiente incorporación del sistema automotor durante los primeros años del siglo XX se materializó en dichos corredores a través de la construcción de las primeras infraestructuras viales, inaugurando un período en el que la competencia entre el ferrocarril y el automóvil estableció una nueva dinámica entre rieles y rutas.

Finalmente, se trazó un esbozo del incipiente proceso de institucionalización de la obra vial en Argentina, en el marco de una serie de hechos significativos: las primeras resoluciones de vialidad urbana en Buenos Aires, la contratación de ingenieros europeos para la construcción de puentes, la creación de la carrera de ingeniería en la Universidad de Buenos Aires, la primera ley de Obras Públicas sancionada en 1875 y la posterior creación del Ministerio de Obras Públicas (1885), el Primer Congreso Nacional de Ingeniería (1916), el Primer Congreso Nacional de Vialidad (1922) y el Primer Congreso Panamericano de Carreteras (1925).

Tras ese recorrido, y teniendo en cuenta las variables de análisis, pueden esbozarse las siguientes conclusiones.

En relación con la **traza**, es decir, con las acciones vinculadas a la movilidad, y su concreción en obras de infraestructura, se ha intentado echar luz sobre la génesis de cada uno de los CEU del GSF, cuyas direccionalidades dominantes comenzaron a quedar definidas en este extenso período. En este trazado inicial, se dijo, los caminos no sólo se mostraron como infraestructuras subsidiarias (primero de los ríos, más tarde de los rieles), sino que también se vieron condicionados en su dirección por la *condición fluvial* de Santa Fe, dado que la Laguna Setúbal y los ríos Colastiné, San Javier, Salado y Coronda resultaron determinantes. Asimismo, como ya comenzó a quedar en claro hacia las primeras décadas del siglo XX, la creciente competencia entre los rieles y las rutas fue un fenómeno que adquirió cada vez mayor relevancia, y que en el caso del GSF se materializó en dos hechos puntuales: el trazado de la primera carretera entre Santa Fe y Rosario (lo que luego dio origen a la RN11), en paralelo a las vías del ferrocarril, y la construcción de la primera conexión vial sobre la Laguna Setúbal, con la consecuente declinación de las conexiones ferroviarias que conducían hacia el ya desmantelado Puerto de Colastiné.

En relación con la **mancha**, es decir, con la expansión del tejido urbano y la dinámica demográfica, cabe decir que, luego del traslado de Santa Fe a su ubicación actual, las localidades aledañas que experimentaron un mayor crecimiento fueron las del Santo Tomé (CLS) y San José del Rincón (CLE). La primera, como un paso obligado hacia las colonias ubicadas al oeste de la provincia y hacia los caminos que conectaban a la ciudad central con Rosario, Buenos Aires y Córdoba; y la segunda, no sólo por la belleza paisajística que ya comenzaba a ser admirada en esa zona, o por la conexión

con las colonias agrícolas ubicadas a orillas del Río San Javier, sino también por su cercanía al Puerto de Colastiné.

En cuanto al crecimiento de la mancha en los bordes de la ciudad central (CLB), y ya entrando en el terreno de las **representaciones**, en esta época ya comenzó a evidenciarse una ocupación diferenciada, con un borde (este) valorado y embellecido a partir de diversas intervenciones urbanísticas, como la construcción del primer tramo de la Avenida Costanera sobre la Laguna Setúbal, y otro borde (oeste) denigrado y destinado a usos urbanos "indeseables": la cura de los enfermos, el descanso de los muertos y el encierro de los locos. Finalmente, en cuanto a los corredores que ofrecían una conexión con los territorios ubicados al norte de la ciudad central (CIN), cabe señalar que el incipiente desarrolló del "camino a las chacras" se encontró fuertemente vinculado a la agricultura frutihortícola; un perfil que, sobre todo en el caso de Monte Vera, se mantiene todavía vigente.

Finalmente, en relación con el **contexto**, es decir, con los modelos urbanos emergentes de determinados paradigmas políticos y económicos que prevalecieron durante este extenso período en la región y el país, cabe señalar dos momentos específicos: el primero, durante la época de exploración y consolidación de la unidad nacional, en la que la ciudad de Santa Fe fue concebida como un "nudo de comunicaciones" fluviales y terrestres, como un punto arquimédico en el triángulo conformado por Buenos Aires, Asunción y el Alto Perú. En efecto, puede decirse que Santa Fe emergió de esta coyuntura, es decir, de esa mixtura entre una movilidad fluvial dominante y una movilidad terrestre de carácter complementario, donde los caminos y las carretas representaban un sistema subsidiario al de los ríos y los barcos. Más tarde, con la consolidación del modelo primario agroexportador, la implantación de colonias agrícolas y el desarrollo de los caminos de hierro, Santa Fe se convirtió en un enclave importante, en directa relación con las colonias que se ubicaron al oeste, y a partir de una creciente infraestructura ferroviaria y portuaria; una infraestructura respecto de la cual los caminos todavía se mostraban con un carácter subsidiario. Al igual que ocurría también con la ciudad de Santa Fe, cuya importancia relativa frente a urbes más "pujantes", como Rosario, también comenzó a evidenciarse cada vez con mayor nitidez.

3

El Capítulo 3 estuvo dirigido al estudio del período que transcurre entre los inicios de la década de 1930 y mediados de la década de 1970, en donde los territorios donde hoy se extienden los CEU experimentaron cambios muy significativos.

En primer lugar, se ofreció una crónica de la creciente disputa entre la infraestructura ferroviaria y la infraestructura vial; una disputa a partir de la que, al fin de cuentas, el

riel terminó por dejar paso al pavimento. En segundo, se intentó ofrecer un análisis del contexto general de aquellos años, así como también del modo en cómo Santa Fe fue desarrollándose y expandiéndose en ese marco temporal: primero, sobre todo durante la denominada “década infame” (aunque el primer peronismo también ocupó algún espacio); más tarde, durante el período “desarrollista”. Finalmente, se presentó un estudio específico del caso de los CEU del GSF: el Corredor Litoral de Borde (CLB), el Corredor Litoral Este (CLE), el Corredor Litoral Sur (CLS) y los Corredores Interiores Norte (CIN). Estos CEU, cuyas direccionalidades dominantes se gestaron durante el período analizado en el Capítulo 2, quedaron trazados en forma definitiva en esta etapa. Además, cada uno de ellos adquirió diversas particularidades específicas.

A partir de ese recorrido, y en base a las cuatro variables de análisis, es posible presentar las siguientes conclusiones.

En primer lugar, en relación con las **representaciones** construidas en torno a los CEU -en tanto unidades espaciales condicionadas por la movilidad-, puede afirmarse que, a lo largo del período analizado en este capítulo, estos dejaron de ser concebidos como territorios de exploración y apertura, como medios para develar, conquistar y organizar un territorio inhóspito, y comenzaron a ser pensados bajo otras categorías: como soportes del progreso nacional; en otras palabras, como rasgos de modernidad y desarrollo. Dos rasgos que coinciden, a su vez, con los dos momentos identificados en el período estudiado. En efecto, como se ha dicho, la etapa histórica que transcurre entre los inicios de la década de 1930 y mediados de la del ’70, puede ser reconocida como una etapa crucial en la Argentina; como una etapa central en el trazado y la configuración de la red vial de nuestro país. Una etapa en la que, por un lado, se llevó a cabo un proceso de “modernización”, con la creación de la DNV y la construcción de las primeras rutas nacionales y provinciales. Y en la que, por el otro, se implementó una serie de políticas de “desarrollo”, concretadas a través de importantes obras de infraestructura vial: puentes, túneles y autopistas. Además, como se intentó poner en claro en el apartado inicial de este capítulo, la pulseada entre los rieles y las rutas, entre los trenes y los autos, había comenzado a definirse, a favor de los últimos, ya desde los inicios mismos de la década de 1930. Lo que sin dudas tuvo una importante incidencia sobre el GSF.

En efecto, en relación con este último fenómeno, pero ya pensando en la **traza** -esto es, en las políticas vinculadas a la movilidad urbana y territorial, y a su materialización a través de la concreción de obras de infraestructura-, parece posible afirmar que las carreteras abandonaron durante este período su carácter subsidiario (respecto de ríos y rieles), asumiendo un rol protagónico en la escena urbana. Así, en el caso específico del GSF, los diversos CEU, ya prefigurados en sus direccionalidades dominantes durante la etapa anterior, definieron en ésta su perfil y su forma definitiva, dando paso a nuevas relaciones territoriales. Por lo tanto, según se ha dicho, los dos momentos

de esta etapa contribuyeron a profundizar aquellas direccionalidades predominantes, al tiempo que reposicionaron a Santa Fe en tanto "nudo de comunicaciones". Durante la primera etapa de este período (1930-1943), momento clave de la vialidad argentina, el trazado de las rutas troncales por parte de la DNV se materializó en el GSF a través de la construcción de la RN11 (CLS, CIN-Recreo), la RN19 (CLS), la RN168 y la RP1 (CLE), y la RP2 (CIN-Monte Vera). Por otra parte, el impulso de la obra vial también fue secundado por las autoridades locales, materializándose en la prolongación de la Avenida Costanera y en la construcción del Terraplén Irigoyen (CLB). En la segunda etapa (entre 1958 y fines de los '60), momento clave del "desarrollismo", la movilidad regional y nacional ocupó un lugar central en la redefinición de los CEU del GSF. Sobre todo, a partir de la concreción de un sistema vial que comunicó al Litoral con la Mesopotamia a través de una serie de grandes obras de infraestructura: la Autopista Rosario-Santa Fe (CLS), la Avenida de Circunvalación Sureste (CLB), el Viaducto Oroño, la Autovía 168, el Puente sobre el Colastiné y el Túnel Subfluvial (CLE).

Por otra parte, en relación con la dinámica demográfica y la expansión del tejido urbano, cabe decir que, determinada por la construcción de estas infraestructuras viales, la **mancha** urbana del GSF inició un proceso de expansión que, aunque todavía modesto, definió las características dominantes de cada uno de los CEU. Así, el carácter diferencial otorgado a las obras de defensa ejecutadas sobre los dos bordes de la ciudad de Santa Fe (CLB), ampliaron la brecha (o *degradé* socio-espacial) entre un borde (este) valorado estética y paisajísticamente y un borde (sudoeste) denostado y concebido como el "contrafrente" de la ciudad. Por su parte, el CLE (en el tramo de la RP1) se consolidó cada vez más como un eje turístico y recreativo, donde el paisaje costero se convirtió en un recurso de una amplia representatividad cultural. Al mismo tiempo, el CLS, en vinculación con los centros productivos de Córdoba y Rosario a través de la RN19 y la RN11, condensó a lo largo de su desarrollo la actividad industrial del GSF, con el emblema de la FIAT a la cabeza. Finalmente, los CIN (Recreo y Monte Vera) comenzaron a consolidarse como un *continuum* urbano-rural donde la mancha proveniente del "sur urbano" comenzó a expandirse sobre las antiguas *lonjas* que antes habían sido destinadas a chacras y estancias.

Finalmente, en cuanto al **contexto,** esto es, a los modelos urbanos emergentes de los paradigmas políticos y económicos que prevalecieron en el orden nacional y regional, cabe afirmar una vez más que el desarrollo y la expansión del GSF evidenciaron una notable incidencia de cada uno de los dos períodos que se han identificado más arriba. Primero, a partir de la creación de la DNV, cuando el camino pavimentado comenzó a ser concebido como un signo del progreso técnico y económico. Más tarde, en tiempos de Frondizi, Sylvestre Begnis y Tessio, cuando las grandes obras de infraestructura pasaron a ser consideradas como el soporte indispensable para el desarrollo que debía promoverse en los países periféricos.

4

El último capítulo estuvo destinado al estudio del período comprendido entre los primeros años de la década de 1980 y mediados de la segunda década del siglo XXI; un momento histórico en el cual los CEU volvieron a experimentar una serie de cambios significativos.

En primer lugar, se intentó ofrecer una reconstrucción del contexto nacional y regional de esos años, así como también un breve primer análisis del modo en cómo Santa Fe fue expandiéndose y fragmentándose en el transcurso de ese mismo marco temporal. Primero, sobre todo durante la hegemonía del modelo neoliberal (1976-2001); más tarde, tras la crisis política y económica del 2001, durante el tiempo en el que pareció imperar cierto "neokeynesianismo". En segundo lugar, al igual que ocurrió en los capítulos 2 y 3, se presentó un estudio específico del crecimiento y la expansión de los CEU en el caso del GSF: el Corredor Litoral de Borde (CLB), el Corredor Litoral Este (CLE), el Corredor Litoral Sur (CLS) y los Corredores Interiores Norte (CIN). Estos CEU, que habían adquirido diversas características dominantes durante las décadas anteriores, cambiaron su fisonomía en esta última etapa.

A partir de este último recorrido, y teniendo en cuenta las categorías de análisis, pueden ofrecerse las siguientes conclusiones.

En términos generales, en relación con las **representaciones** ligadas a los CEU, cabe afirmar que, en el período analizado en este capítulo (1980-2018), los corredores de expansión experimentaron nuevas transformaciones. Dejaron de ser pensados como soportes del progreso, o como signos de modernidad y desarrollo, para convertirse en algo diferente: en espacios ambivalentes, complejos, con dos caras. Por un lado, por la cara de la **traza**, comenzaron a ser representados como escenarios de movilidades contrapuestas, de movilidades en conflicto, en los que conviven las vías rápidas y las calles urbanas; en otros términos, los camiones, los automóviles de 6 velocidades, las bicicletas y los peatones. Por el otro, por la cara de la **mancha**, comenzaron a pensarse -y a materializarse- como espacios superpuestos y mixturados (como *continuum* urbano-rurales), en donde las distintas infraestructuras viales dieron lugar a nuevas centralidades -lineales- en territorios cada vez más extensos y fraccionados, en áreas urbanas caracterizadas por la "expansión" y la "fragmentación".

Yendo un poco más allá, y prestando especial atención al caso del GSF, cabe afirmar que los diversos CEU, que ya habían comenzado a adquirir características específicas durante el período analizado en el capítulo 3, exhibieron nuevas transformaciones en las últimas cuatro décadas. Una serie de transformaciones, ahora, ya no vinculadas principalmente a la **traza**, es decir, a las acciones y políticas que se materializan a

través de la concreción de obras de infraestructura vial, sino más bien a la **mancha**, esto es, a la expansión del tejido urbano. Una expansión a partir de la cual la traza fue quedando cada vez más superpuesta con la mancha en cada uno de los CEU.

Durante este período, se dijo, las obras de defensa hídrica ocuparon un lugar central en las políticas urbanas del GSF, sobre todo, tras las inundaciones que afectaron a la ciudad y a su área de expansión entre principios de la década de 1980 y el año 2007. En el CLB, estas intervenciones se materializaron a través de la reconstrucción de la Avenida Costanera sobre la Laguna Setúbal y de la Avenida Circunvalación Oeste, sobre el Río Salado; dos obras que profundizaron aún más las diferencias históricas entre el "frente y contrafrente" de la ciudad de Santa Fe, consolidando, también, un crecimiento cada vez más sostenido de la mancha urbana sobre aquellas zonas más desfavorecidas, vulnerables y desprovistas de servicios. En el CLE, estas obras dieron paso a la concreción de los anillos de defensa hídrica que impulsaron la posterior ocupación -ya no esporádica, de "fin de semana", sino permanente- de las áreas ubicadas sobre el lecho del Río Paraná. Al mismo tiempo, se concretaron algunas obras pendientes, cuya proyección y anuncio había sido realizada durante las décadas anteriores, como el ensanche de las avenidas "Leandro Alem" y "27 de Febrero" (CLB-Este), la finalización de la Autovía 168 (CLE) y la conversión en autovía de la RN19 (CLS); todas ellas, en el marco de un sistema vial dirigido a conectar a la Mesopotamia con el resto del país y, fundamentalmente, a partir de la incorporación del GSF en el trazado del Corredor Bioceánico Central.

Finalmente, una serie de intervenciones urbanas fueron dirigidas a resolver la conflictividad emergente entre la expansión de la mancha urbana y la creciente movilidad vehicular. Entre estas obras, pueden incluirse, por un lado, la reconstrucción del Puente Colgante, el trazado de la colectora paralela a la Autovía 168 y la reconversión de la RP1 (CLE), que se constituyó en una nueva centralidad para las localidades de San José del Rincón y Arroyo Leyes. Por el otro, la conversión de la RN11 en avenida -en el tramo comprendido entre el norte de Santa Fe y la ciudad de Recreo- (CIN), y la finalización del tercer tramo de la Avenida Circunvalación Oeste, mejoraron la vinculación de Recreo con los centros urbanos de Santa Fe y Santo Tomé e incentivaron un fuerte crecimiento demográfico en el norte del GSF.

No obstante, cabe señalar que todas estas obras, cuya capacidad para enfrentar los problemas derivados de la creciente automovilidad resultó más bien modesta, se realizaron en un marco de creciente descrédito de la acción del Estado, y al margen de planes integrales de reconversión urbana, cuya "planificación" fue -casi siempre- dejada en manos del mercado y la especulación inmobiliaria. En este sentido, cabe señalar, finalmente, la notable incidencia del **contexto** -es decir, de los modelos urbanos insertos en determinados paradigmas político y económicos que predominaron en el ámbito nacional y regional- sobre las características adoptadas en

estos años por los CEU del GSF, sobre su expansión y fragmentación. En primer lugar, durante la hegemonía neoliberal (1976-2001), en donde la confianza en las bondades del Mercado se vio acompañada por la importancia que adquirieron las vías rápidas de circulación, por la multiplicación de los *countries* en zonas periurbanas (en el caso del GSF, sobre el CLS-Santo Tomé), y por la creciente consolidación de Áreas de Expansión Urbana, incluso entre las ciudades medias. En segundo lugar, tras la crisis del neoliberalismo (2001-2015), durante las gestiones en las que se buscó transitar un camino alternativo en base a algunas medidas un tanto alejadas de la ortodoxia, como el Pro.Cre.Ar, pero en la que los procesos iniciados tras el golpe de Estado de 1976 no parecen haber exhibido cambios rotundos.

En suma, como se ha intentado mostrar a partir del caso del GSF, la expansión y la fragmentación de las ciudades, con la consolidación de las autopistas, de Áreas de Expansión Urbana y de estos espacios superpuestos y mixturados (los *continuum* urbanos-rurales) a los aquí se ha denominado CEU, parecen ser todo un signo de este tiempo. Un nuevo modo de vivir en la ciudad.

* *

Finalmente, en referencia al aporte que esta Tesis pretendió realizar en el marco de los estudios dirigidos a la comprensión de las dinámicas socio-espaciales del GSF, se buscó completar algunos “huecos” hallados. En primer lugar, se propuso contribuir al conocimiento de la construcción del espacio urbano del GSF y su vinculación con el desarrollo de la vialidad. Este aporte supone “llenar un vacío” respecto del estudio de las infraestructuras de movilidad -específicamente viales- entre los trabajos que, desarrollados en el campo de la historia urbana, construyeron perspectivas relacionales entre la ciudad y determinados elementos urbanos. En segundo lugar, se pretendió establecer una mirada integral -espacial y temporal- de los procesos de conformación del GSF, en un momento en el que -a pesar de haberse extendido la teoría acerca de la gobernabilidad “metropolitana” y el abordaje de los territorios de acuerdo a su extensión física real- las políticas urbanas del ámbito local aún se enfrentan a los obstáculos que representan las divisiones jurisdiccionales. En este sentido, los estudios con mirada integral acerca del territorio del GSF provienen, fundamentalmente, de perspectivas contemporáneas vinculadas a la planificación urbana y territorial. Por lo tanto, esta Tesis planteó un abordaje integral desde la historia urbana, analizando de manera simultánea la conformación de los distintos CEU, y, en definitiva, del territorio del GSF.

Fuentes y Bibliografía

• BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA CAPÍTULO 1

ESPACIO URBANO, MOVILIDAD Y CORREDORES DE EXPANSIÓN

ÁLVAREZ MORA, Alfonso; DE LAS RIVAS, Juan Luis y PARIS, Mario (2013). El corredor industrial Valladolid-Palencia. Conurbación emergente entre dos polos urbanos consolidados. *Ciudad y territorio: Estudios territoriales,* (176), 363-378.

BALLENT, Anahí (2005). Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani", 3*(27), 107-137.

_____ (2008). Ingeniería y Estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos, 15*(3), 827-847.

BESS, Michael (2017). *Routes of compromiso. Building Roads and Shaping the Nation in México, 1917-1952*. Nebraska, Estados Unidos: University of Nebraska Press.

BLANCO, Jorge (2004). De la noción de impacto a la de procesos asociados. Reflexiones a partir de la relación autopistas-urbanización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. *VI Jornadas Nacionales de Sociología*. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.

_____ (2016). Urbanización y movilidad: contradicciones bajo el modelo automóvil-intensivo. *Revista Transporte y Territorio*, (15), 96-113.

BLANCO, Jorge y SAN CRISTÓBAL, Darío (2012). Reestructuración de la red de autopistas y metropolización en Buenos Aires. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, (8), 73-88.

BOOTH, Rodrigo (2009). *Automóviles y Carreteras. Movilidad, modernización y transformación territorial en Chile, 1913-1931.* (Tesis doctoral). Facultad de Arquitectura Diseño y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile.

CRAWFORD, Margaret (2014). Difuminando los límites: espacio público y vida privada. En A. Martín Ramos. (Ed.), *La calle moderna en 30 autores contemporáneos y un pionero* (pp. 123-130). Barcelona, España: Universitat Politecnica de Catalunya [1999].

DOMINGUES, Álvaro (2010). *A Rua da Estrada. O problema é fazê-los parar.* Oporto, Portugal: Dafne Editora.

_____ (2014). La Calle de la Carretera. El exotismo en el viejo Portugal. En A. Martín Ramos. (Ed.), *La calle moderna en 30 autores contemporáneos y un pionero* (pp. 261-270). Barcelona, España: Universitat Politecnica de Catalunya.

FICEK, Rosa (2017, 10 de abril). Driving the Pan American Highway from North to South. *Mobility in History Blog*. Recuperado de https://t2m.org/publications/driving-the-pan-american-highway-from-north-to-south/

FRASER, Nancy (1999). Repensando la esfera pública: Una contribución a la crítica de la democracia actualmente existente*. Ecuador Debate*, (46), 139-173 [1992].

FREEMAN, Brian (Septiembre de 2011). *La Carretera Panamericana, el circuito del Caribe y el turismo Norteamericano en México y Cuba, 1898-1961*. Conferencia presentada en la Universidad Nacional Autónoma de México.

GRUSCHETSKY, Valeria (2018). *La avenida General Paz. Infraestructuras de movilidad urbana, expertos y política en Buenos Aires (1887-1941)* (Tesis doctoral). Departamento de Estudios Históricos y Sociales. Universidad Torcuato Di Tella, Buenos Aires, Argentina.

LEFEBVRE, Henri (1961). *Critique de la vie quotidienne*. París, Francia: L'Arche.

_____ (1991). *The Production of Space*. Oxford: Blackwell [1974].

MANERO MIGUEL, Fernando (1989). Le couloir Valladolid-Palencia: un axe d'activités concurrentes en Vieille Castille. En: F. Fourneau y M. Valenzuela (Coords), *Géographie d'une Espagne en mutation* (pp.199-220). Madrid, España: Casa de Velázquez.

_____ (1996). Centralidad urbana y difusión lineal del crecimiento. En L. López Trigal. (Dr*.), Ciudad y Alfoz. Jornadas de estudio y debate urbanos* (pp. 89-106). León, España: Universidad de León.

MARTÍNEZ BOLÍVAR, Jorge (2010). *El impacto vial en la transformación urbana a lo largo del corredor Tlaxcala-Puebla* (Tesis de Maestría). División de Ciencias y Artes para el Diseño. Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco, Ciudad de México.

MIKKELSEN, Claudia.; SAGUA, Marisa; LIMA, Lourdes (2014). El concepto de corredor como aporte a la comprensión del territorio*. Geografia em Questão, 7*(1), 203-222.

MIRALLES-GUASCH, Carme (2002). *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto.* Barcelona, España: Ariel.

MORAGLIO, Massimo (2007). Between industry and tourism. The Turin-Savona motorway, 1956-2001. *The Journal of Transport History, 28*(1), 93-110.

NEUMAN, Michael (2005). The Compact City Fallacy. *Journal of Planning Education and Research,* (25), 11-26.

OFFNER, Jean-Marc (1993). Les «effets structurants» du transport: mythe politique, mystification scientifique. *L'Espace géographique, 22* (3), 233-242.

OFFNER, Jean-Marc, BEAUCIRE, Francis, DELAPLACE, Marie, FRÉMONT, Antoine, NINOT, Olivier, BRETAGNOLLE, Anne y PUMAIN, Denise (2014). Les effets structurants des infrastructures de transport. *L'Espace géographique, 43*(1), 51-67.

PIGLIA, Melina (2014). *Autos, rutas y turismo. El Automóvil Club Argentino y el Estado*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.

RIVAS, Juan Luis (2009). *La travesía más transparente. La visión de Córdoba, Málaga y Granada desde su calle ciudad* (Tesis Doctoral). Departamento de Expresión Gráfica Arquitectónica y en la Ingeniería, Universidad de Granada.

SECCHI, Bernardo (1989). Lo spessore della strada. *Casabella*, (553/554), 38-41.

SHELLER, Mimi y URRY, John (2006). The new mobilities paradigm*. Environment and Planning A, 38*, 207-226.

SOJA, Edward (2010). Tercer Espacio: extendiendo el alcance de la imaginación geográfica. En N. Benach y A. Albet, *Edward W. Soja. La perspectiva postmoderna de un geógrafo radical* (pp. 181-209). Barcelona, España: Icaria editorial [1999].

SZUPIANY, Estefanía (2018). Los “efectos estructurantes” del transporte: mito político, mistificación científica. Jean-Marc Offner, 1993 (Traducción). *Revista Transporte y Territorio*, (19), 239-249.

VECSLIR PERI, Lorena (2005). *Paisajes de la nueva centralidad. Infraestructuras arteriales y polarización del crecimiento en la Región Metropolitana de Barcelona* (Tesis doctoral). Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona, España.

VIDAL-KOPPMANN, Sonia (2007). *Transformaciones socio-territoriales de la región metropolitana de Buenos Aires en la última década del siglo XX. La incidencia de las urbanizaciones privadas en la fragmentación de la periferia* (Tesis doctoral). Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Sede Académica Argentina.

URRY, John (2000). *Sociology beyond Societies. Mobilities for the twenty-first century*. London and New York: Routledge.

ZUNINO SINGH, Dhan (2015). Historia de la movilidad en América Latina: espacios, artefactos, prácticas y sentido. *Dossier. Programa Interuniversitario de Historia Política*, (57).

EXPANSIÓN, FRAGMENTACIÓN Y MODELOS URBANOS

ALMANDOZ, Arturo (2013). *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas*. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.

BAUER, Gérard, y ROUX, Jean-Michel (1976). *La rurbanisation, ou la ville éparpillé*. París: Ed. du Seuil.

BERRY, Brian (1976). The counterurbanization process: Urban America since 1970. En B. Berry (Ed.), *Urbanization and Counterurbanization* (pp. 17-30). Beverly Hills: Sage.

BORSDORF, Axel (2003). Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. *EURE, XXIX*(86), 37-49.

CASTELLS, Manuel (1995). *La ciudad informacional. Tecnologías de la información, estructuración económica y el proceso urbano-regional*. Madrid: Alianza Editorial [1989].

CASTELLS, Manuel, y MOLLENKOPF, John (Edits.). (1991). *Dual City. Restructuring New York*. New York: Rusell Sage Foundation.

CICCOLELLA, Pablo (2016). Las metrópolis latinoamericanas en el contexto de la globalización: las mutaciones de las áreas centrales. *Revista Para Onde!?, 9*(1), 1-9.

CORBOZ, André (2015). La hiperciudad. En *Orden disperso. Ensayos sobre arte, método, ciudad y territorio* (G. Zappa, & C. Fangmann, Trads., pp. 265-270). Bernal: Universidad Nacional de Quilmes [1994].

CULLEM, Jim (2003). *The American Dream. A short history of an idea that shaped a Nation*. New York: Oxford University Press.

DAVIS, Mike (1990). *City of quartz. Excavating the future in Los Ángeles*. London and New York: Verso.

DEMATTEIS, Giuseppe (1998). Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas. En F. Monclús (Ed.), *La ciudad dispersa.*

Suburbanización y nuevas periferias (pp. 17-33). Barcelona: Centro de Cultura Contemporània de Barcelona.

DE MATTOS, Carlos (2010). Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina. De la ciudad a lo urbano generalizado. *Revista de Geografía Norte Grande,* (47), 81-104.

FISHMAN, Robert (1987). *Bourgeois Utopias: The Rise And Fall Of Suburbia*. New York: Basic Books.

GARREAU, Joel (1991). *Edge City. Life on the New Frontier*. New York: Anchor Books.

GORELIK, Adrián (2009). La producción de la 'ciudad latinoamericana'. *Revista de Estudios Latinoamericanos,* (1), 161-184 [2005].

_____ (2011). Roles de la periferia Buenos Aires: de ciudad expansiva a ciudad archipiélago. En A. Gorelik, *Correspondencias. Arquitectura, ciudad, cultura* (pp. 265-293). Buenos Aires: Nobuko.

GOTTMANN, Jean (1961). *Megalopolis. The Urbanized Northeastern Seabord of the United States*. New York: The Twentieth Century Fund.

GRAHAM, Stephen y MARVIN, Simon (2001). *Splintering Urbanism. Networked infraestructures, technological mobilities and the urban condition*. London and New York: Routledge.

HIDALGO, Rodrigo; SANTANA, Daniel y ALVARADO, Voltaire (2016). Mitos, ideologías y utopías neoliberales de la producción del espacio: hacia una agenda de investigación alternativa. En R. Hidalgo, D. Santana, V. Alvarado, F. Arenas, A. Salazar, C. Valdebenito y L. Álvarez (Orgs.), *En las costas del Neoliberalismo. Naturaleza, urbanización y producción inmobiliaria: experiencias en Chile y Argentina* (pp. 24-66). Santiago de Chile: Instituto de Geografía, Pontificia Universidad Católica de Chile.

INDOVINA, Frencesco (Ed.). (1990). *La città diffusa.* Venecia: Daest-Iuav.

JACOBS, Jane (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.

JANOSCHKA, Michael (2005). El modelo de ciudad latinoamericana. Privatización y fragmentación del espacio urbano de Buenos Aires: el caso Nordelta. En M. Welch Guerra (Ed.), *Buenos Aires a la deriva. Transformaciones urbanas recientes* (pp. 96-131). Buenos Aires: Biblos.

JIMÉNEZ, Víctor; HIDALGO, Rodrigo; CAMPESINO, Antonio-José y ALVARADO, Voltaire (2018). Normalización del modelo neoliberal de expansión residencial más allá del límite urbano en Chile y España. *EURE, 44*(132), 27-46.

KOZAK, Daniel (2008). Assessing Urban Fragmentation: The emergence of new typologies in central Buenos Aires. En M. Jenks, D. Kozak, & P. Takkanon (Edits.), *World Cities and Urban Form. Fragmented, polycentric, sustainable?* (pp. 239-258). Routledge.

MARCUSE, Peter (1989). Dual City: a muddy metaphor for a quartered city. *International Journal of Urban and Regional Research, 13*(4), 697-708.

MARCUSE, Peter, y VAN KEMPEN, Ronald (2002). *Of states and cities: The partitioning of urban space*. New York: Oxford Univertsity Press.

MORSE, Richard (1971). *La investigación urbana latinoamericana: tendencias y planteos.* Buenos Aires: Ediciones SIAP.

MUXÍ MARTINEZ, Zaida y GUTIERREZ VALDIVIA, Blanca (2011). Presentación: Apuntes sobre Jane Jacobs. En J. Jacobs, *Muerte y Vida de las grandes ciudades* (pp. 7-13). Navarra: Capitán Swing.

NEL-LO, Oriol (2012). *Francesco Indovina. Del análisis del territorio al gobierno de la ciudad*. Barcelona: Icaria.

PRÉVÔT SCHAPIRA, Marie-France (2001). Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades. *Perfiles Latinoamericanos, 9*(19), 33-56.

RIESMAN, David (1958). The Suburban Sadness. En W. Dobriner (Ed.), *The Suburban Community* (pp. 375-408). New York: Putman.

ROMERO, José Luis (2010). *Latinoamérica. Las ciudades y las ideas.* Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores [1976].

SOJA, Edward (1992). Inside Exopolis: Scenes from Orange Country. En M. Sorkin (Ed.), *Variations on a Theme Park: The New American City and the End of Public Space* (pp. 94-122). New York: Noonday Press.

_____ (2000). *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*. Los Ángeles: Blackwell Publishing.

WHYTE, William (1993). Urban Sprawl. En W. Whyte (Ed.), *The Exploding Metropolis* (pp. 133-156). Berkeley, Los Angeles, London: University of California Press [1958].

• BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA CAPÍTULOS 2, 3 Y 4

PRIMERAS SECCIONES: Modelos urbanos - Paradigmas políticos y económicos

ABBA, Artemio (2010). *Metrópolis Argentinas: agenda política, institucionalidad y gestión de las aglomeraciones urbanas interjurisdiccionales.* Buenos Aires: Café de las Ciudades

ALBERDI, Juan Bautista (2007). *Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina.* La Plata: Terramar [1852].

BARENBOIM, Cintia; ELINBAUM, Pablo (2016). Plan Pro.Cre.Ar como instrumento de política habitacional e inclusión social a través del acceso a la vivienda. El caso del Área Metropolitana Rosario, Argentina. *Documento de Trabajo WP16CB1SP, Lincoln Institute of Land Policy.*

BALLENT, Anahí y SILVESTRI, Graciela (2004). Ministerio de Obras Públicas. En J.F. Liernur y F. Aliata. (Comp.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades, tomo I-N* (pp.136-139). Buenos Aires: Arte Gráfico Editorial Argentino.

BORJA, Jordi (2010). Ciudades metropolitanas: una herencia en cuestión. En A. Abba. *Metrópolis Argentinas: agenda política, institucionalidad y gestión de las aglomeraciones urbanas interjurisdiccionales* (pp. 23-27). Buenos Aires: Café de las Ciudades.

ASOCIACIÓN ARGENTINA DE CARRETERAS (1999). *El camino argentino. Pasado, presente y futuro*. Buenos Aires, Argentina.

BORGES, Jorge Luis (1974). Prologo. En D.F. Sarmiento. *Facundo* (pp.). Buenos Aires: El Ateneo Editorial, [1845].

DEL RÍO, Juan Pablo (2014). Transformaciones habitacionales en la Región Metropolitana de Buenos Aires. *Geograficando, 10*(2), 1–33.

DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD (1988). *Evolución histórica de la vialidad provincial.* Santa Fe, Argentina: Ministerio de Obras, Servicios Públicos y Vivienda. Gobierno de Santa Fe.

ENSICK, Oscar (1988). *Historia económica de la Provincia de Santa Fe*. Rosario: UNR Editora.

FERRER, Aldo (2004). *La economía argentina. Desde sus orígenes hasta el siglo XXI.* Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

FERRER, Aldo; ROUGIER, Marcelo (2010). *La historia de Zárate-Brazo Largo. Las dos caras del Estado argentino*. Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica.

FRADKIN, Raúl; GARAVAGLIA, Juan Carlos (2009). *La Argentina colonial. El Río de la Plata entre los siglos XVI y XIX.* Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.

FURLONG CARDIFF, Guillermo (1936). *Cartografía jesuítica del Río de la Plata*. Buenos Aires, Argentina: Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.

GAIGNARD, Romain (1989). *La pampa argentina. Ocupación – Poblamiento – Explotación, de la conquista a la crisis mundial (1550-1930).* Buenos Aires: Ediciones Solar.

GALLO, Ezequiel (2004). *La pampa gringa.* Buenos Aires: Edhasa.

GALLO, Klaus (2012). *Bernardino Rivadavia. El primer presidente argentino.* Buenos Aires: Edhasa.

GOLDMAN, Noemí (2016). *Mariano Moreno. De reformista a insurgente.* Buenos Aires: Edhasa, pp.103-118.

GORELIK, Adrián; SILVESTRI, Graciela (2004). Shopping center. En J.F. Liernur y F. Aliata. (Comp.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades*, tomo S-Z (pp. 52-56). Buenos Aires: Arte Gráfico Editorial Argentino.

GRIMSON, Alejandro (2009). Introducción: clasificaciones espaciales y territorialización de la política de Buenos Aires. En A. Grimson, M. Ferraudi Curto y R. Segura. (Comps.), *La vida política en los barrios populares de Buenos Aires* (pp.11-38). Buenos Aires, Argentina: Prometeo Libros.

GUTIERREZ, Andrea (2009). Movilidad o inmovilidad: ¿Qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos. *Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano*, XV, Buenos Aires.

LAURA, Guillermo (1970). *La ciudad arterial. Esquema para el desarrollo futuro del transporte en la ciudad de Buenos Aires.* Buenos Aires: Artes Gráficas Cassese-Carrá.

_____ (1976). La Ciudad Arterial. Un nuevo esquema económico e institucional para la solución del transporte urbano. *Revista Carreteras*, (78), 20-24.

LUXARDO, José Diego (1961). Accesos a las Grandes Ciudades. *Revista del Centro de Ingenieros Provincia de Buenos Aires, IX*(35), 5-23.

MACOR, Darío (Dir.) (2011). *Signos santafesinos en el Bicentenario*. Santa Fe: Espacio Santafesino Ediciones.

MARTÍNEZ ESTRADA, Ezequiel (2001). *La cabeza de Goliat. Microscopía de Buenos Aires.* Buenos Aires: Arte Gráfico Editorial Argentino, [1940].

MÜLLER, Luis, SHMIDT, Claudia y PARERA, Cecilia (Eds*.). Arquitectura, Tecnología y Proyecto: obras públicas e infraestructura urbana y territorial en Argentina (1955-1971).* Santa Fe, Argentina: UNL.

Recuperado de: http://www.fadu.unl.edu.ar/pictarquitectura2013/

NOVARO, Marcos (2010) Frondizi, entre la proscripción y la integración. En Novaro, M. *Historia de la Argentina 1955-2010* (pp.39-63). Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.

O'GORMAN, Edmundo (2006). *La invención de América*. México: Fondo de Cultura Económica, [1958].

PANDO, Horacio; GORELIK, Adrián; BALLENT, Anahí; ALIATA, Fernando; SILVESTRI, Graciela (2004). Buenos Aires. En J.F. Liernur y F. Aliata. (Comp.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades, tomo A-B* (pp. 188-189). Buenos Aires: Arte Gráfico Editorial Argentino.

PAZOS, Norberto (2010). *Ingeniería argentina: Obras, ideas y protagonistas*. Buenos Aires: Consejo Profesional de Ingeniería Civil.

PIAZZESI, Susana (1997). Después del liberalismo: ¿un nuevo conservadorismo? El iriondismo santafesino en la década del treinta. *Estudios Sociales*, (13), 101-118.

PIGLIA, Melina (2011). "¡Conozca su patria: veraneé!". Los orígenes del turismo en automóvil en la Argentina. 1920-1950. *V Simposio Internacional y XI Jornadas Nacionales de Investigación- Acción en Turismo.* Mar del Plata: CONDET.

_____ (2018). Turismo en Automóvil en Argentina (1920-1950). *Tempo Social, revista de sociologia da USP, 30*(2), 87-111.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES (1836). *Recopilación de las leyes y decretos promulgados en Buenos Aires, desde el 25 de mayo de 1810, hasta fin de diciembre de 1835, con un índice general de materias.* Buenos Aires: Imprenta del Estado.

RANDLE, Patricio H. (1979). *Buenos Aires: burocracia y urbanismo. Más allá de las autopistas.* Buenos Aires: OIKOS - Asociación para la Promoción de Estudios Territoriales y Ambientales.

RAPOPORT, Mario (2010). *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2003).* Buenos Aires: Ediciones Emecé.

ROBERT, Karen (2005). The Falcon Remembered. *NACLA Report on the Americas, 39*(3), 12-15.

ROCCATAGLIATA, Juan Alberto (2008). Las redes de transporte y la interacción espacial. Hacia un sistema intermodal y sustentable de transporte. Proyectos estratégicos. En J. A. Roccatagliata (Coord.) *Argentina. Una visión actual y prospectiva desde la dimensión territorial* (pp. 285-322). Emecé: Buenos Aires.

ROMERO, José Luis (2010). *Las ideas políticas en argentina*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, [1956].

SABATO, Hilda (2012). *Historia de la Argentina, 1852-1890.* Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.

SAER, Juan José (2015). *El río sin orillas*. Buenos Aires: Seix Barral, [1991].

SARMIENTO, Domingo Faustino (1974). *Facundo.* Buenos Aires: El Ateneo Editorial, [1845].

SAUS, María Alejandra (2016). ¿Eficiencia ferroviaria o interés social? Especulaciones sobre aspectos territoriales del polémico Plan Larkin. Argentina, 1962. *Revista Transporte y Territorio*, (15), 369-387.

SCALABRINI ORTÍZ, Raúl (1957). *Historia de los ferrocarriles argentinos.* Buenos Aires: Editorial Plus Ultra, [1948].

TARRAGÓ, Griselda Beatriz (2011). La Santa Fe Criolla. En D. Macor. (Dir.), *Signos santafesinos en el Bicentenario.* Santa Fe: Espacio Santafesino Ediciones.

TERÁN, Oscar (2012). *Historia de las ideas en la Argentina. Diez lecciones iniciales, 1810-1980*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.

TERNAVASIO, Marcelo (2015). *Historia de la Argentina, 1806-1852*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.

WASSERMAN, Fabio (2011). *Juan José Castelli. De súbdito de la corona a líder revolucionario.* Buenos Aires: Edhasa.

WILLIAMS, Fernando (2004). Arquitectura Ferroviaria. En J.F. Liernur y F. Aliata (Dir.), *Diccionario de Arquitectura, tomo E-H* (pp. 76-87). Buenos Aires: Arte Gráfico Editorial Argentino.

_____ (2004). Viedma. En J.F. Liernur y F. Aliata. (Comp.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades*, tomo S-Z (pp. 153-156). Buenos Aires: Arte Gráfico Editorial Argentino.

SEGUNDAS SECCIONES: Caso Gran Santa Fe

BAGNERA, Paola (Comp.) (2010). *Arroyo Leyes. Planificación Urbana y Desarrollo Turístico*. Santa Fe, Argentina: Ediciones UNL.

BALDACCINI, Mirtha (2008). *Historia del Pueblo de Monte Vera*. Santa Fe, Argentina: Ladran Sancho Ediciones.

BASUALDO, Victoria [et al.] (2016) Parte IV. Zona centro argentino. En V. Basualdo [et al.]. *Responsabilidad empresarial en delitos de lesa humanidad: represión a trabajadores durante el terrorismo de Estado* (pp. 209-268). Posadas: Editorial Universitaria de la Universidad Nacional de Misiones.

BERTUZZI, María Laura (2012). Paisaje, agua, historia y proyecto. Claves para pensar la Costa. En A. Collado. (Comp.), *El Corredor de la Costa. Conformación del paisaje y reconocimiento de sus recursos culturales* (pp. 93-115). Santa Fe, Argentina: Ediciones UNL.

_____ (2015). *Marcas en el paisaje. Permanencias y ausencias como pautas de interpretación del territorio ribereño* (Tesis doctoral). Universidad Politécnica de Catalunya, Barcelona.

BERTUZZI, María Laura y COLLADO, Adriana (1995). *Santa Fe 1880-1940. Cartografía y expansión del trazado. Documento de trabajo N° 4*. Santa Fe, Argentina: PEHIS-CEDEHIS-UNL.

CALVO, Luis María (2003). *La construcción de una ciudad hispanoamericana. Santa Fe la Vieja entre 1573-1660.* Santa Fe: Ediciones UNL.

_____ (2012). La ciudad en la conquista del litoral fluvial del Paraná: Santa Fe la Vieja, 1573-1660. En AAVV. *Ciudades y territorio en América del Sur del siglo XV al VII* (pp. 265-302). La Plata: Nobuko.

_____ (2012). Antecedentes sobre la ordenación territorial en el Corredor de la Costa. En A. Collado. (Comp.), *El Corredor de la Costa. Conformación del paisaje y reconocimiento de sus recursos culturales* (pp. 25-91). Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral.

CALVO, Luis María y COLLADO, Adriana (2005). Santa Fe. Fundación, traslado y modernización. En M.L. Bertuzzi. (Comp.), *Ciudad y urbanización.*

Problemas y potencialidades (pp.48-56). Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral.

CATEDRA ECO DEL ISP Nº 8 ALMIRANTE GUILLERMO BROWN. PROFESORADO DE HISTORIA (2011). *Fiat Sauce viejo: notas para una historia ausente.* Recuperado de https://www.youtube.com/watch?v=7SetJMCpWFo

CECCHINI, Ana María (18 de abril de 2011). Santa Fe y el trazado de los primeros caminos al oeste. *Diario El Litoral. Especial: Santa Fe en la gestación y desarrollo de la Argentina*, pp. 1-4.

CERVERA, Manuel (1908). *Historia de la ciudad y provincia de Santa Fe 1573-1853. Tomo I.* Santa Fe, Argentina: La Unión.

COLLADO, Adriana (1994). Santa Fe. Proyectos urbanísticos para la ciudad 1887-1927*. Documento de trabajo N° 2*. Santa Fe: PEHIS-CEDEHIS-UNL.

_____ (2004). Colonia Agrícola. En J.F. Liernuer y F. Aliata. (Comp.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades, tomo C-D* (pp.106-107). Buenos Aires: Arte Gráfico Editorial Argentino.

_____ (2007). *Modernización urbana en ciudades provincianas de Argentina. Teorías, modelos y prácticas, 1887-1944* (Tesis doctoral). Universidad Pablo de Olavide de Sevilla, España.

_____ (2012). Introducción. En A. Collado. (Comp.), *El Corredor de la Costa. Conformación del paisaje y reconocimiento de sus recursos culturales* (pp. 7-24). Santa Fe, Argentina: Ediciones UNL.

COLLADO, Adriana y MULLER, Luis (2012). *El Puente Colgante. Historia, materia y símbolo*. Rosario: Aguas Provinciales de Santa Fe.

COMUNA DE RECREO (1990). *Recreo. 100 años.* Recreo, Santa Fe, Argentina.

COSTA, Camila (2018). Estado, tecnología y sociedad en las infraestructuras que atraviesan el río Paraná (Argentina) en la segunda mitad del siglo XX. *Registros, 14*(1), 141-157.

DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD (1965). Autopista Rosario-Santa Fe-Arroyo del Medio. *Revista de la Dirección Provincial de Vialidad*, (2), 82-83.

_____ (1965). *Legajo de Obra: Autopista Santa Fe-Rosario-Arroyo del Medio. Tramo: Santa Fe-Rosario*. Santa Fe, Argentina: Ministerio de Obras Públicas. Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

_____ (1968). *Autopista Rosario-Santa Fe-A° del Medio*. Santa Fe: Ministerio de Obras Públicas, Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

ENTE INTERPROVINCIAL TÚNEL SUBFLUVIAL (s/f). *Túnel Subfluvial "Raúl Uranga-Carlos Sylvestre Begnis".* Santa Fe-Paraná. Recuperado de http://www.tunelsubfluvial.gov.ar/

FEDELE, Javier (2009). *Ciudad y Río. La construcción histórica de un paisaje (Santa Fe, 1886-1952)* (Tesis doctoral). Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya.

_____ (2011). *El río en la ciudad del Plan*. Santa Fe, Argentina: Ediciones UNL.

FLORIANI, Héctor; MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, Isabel (Dir.) (2008-2010). *Observatorio Urbanístico. Área Metropolitana Santa Fe-Paraná*, (1-4). Santa Fe, FADU-UNL

FUNDACIÓN HISTARMAR (2003). *Puerto de Paraná - Entre Ríos.* Buenos Aires: Fundación Histarmar. Recuperado de http://www.histarmar.com.ar/Puertos/Parana-ERios.htm

GIORIA, Blanca (2009). *La construcción del espacio geográfico de la ciudad de Santa Fe 1573-2007*. Santa Fe: Ministerio de Innovación y Cultura, Gobierno de Santa Fe.

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE (2003). *Licitación de la obra de remodelación de las Avdas. 27 de Febrero y Leandro Alem de Santa Fe.* Recuperado de http://gobierno.santafe.gov.ar/prensa/mitemplate.php?idnoticia=17418&mostrarmenu=si&include=noticias_prensa/2003/210703s3.htm&ptitulo=Noticia%20del%20lunes%2021%20de%20julio%20de%202003%20(210703s3.htm)&fechanoticia=&volverurl=&pDescDiaMax=Lunes&intvalDiaMax=23&pDescMesMax=junio&A%F1oMax=2003&DiaMax=23&MesMax=06&pdia=21&pmes=07&panio=2003

_____ (2006). *Estudio Socio Ambiental, Ruta Nacional N° 19, Tramo: RN N° 11 – RN N° 158.* Santa Fe: Ministerio de Obras, Servicios Públicos y Vivienda, DPV.

_____ (2017). *Lifschitz presentó en Santa Fe el Plan Integral de Desarrollo para la Costa en la Ruta 1: se invertirán $ 600 millones.* Recuperado de

https://www.santafe.gob.ar/noticias/noticia/259318/

_____ (s/f). *Parque Arqueológico Santa Fe La Vieja.* Santa Fe: Ministerio de Innovación y Cultura de la Provincia de Santa Fe, Secretaría de Producciones, Industrias y Espacios Culturales. Recuperado de http://www.santafelavieja.gob.ar/parque-arqueologico.

GRENÓN, Ernesto (s/f). *Santo Tomé, una realidad en el tiempo*. Santo Tomé: Municipalidad de Santo Tomé. Recuperado de

http://www.santotome.gob.ar/Ciudad/datos_generales/historia

HOTEL COLONIA DE VACACIONES UNL ATE (s/f). *Galería de imágenes*. Recuperado de http://www.hotelunlate.com.ar/

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE S.A (1965) Memoria y balance general. Recuperado de https://www.flickr.com/photos/autounion1965part2/albums/72157629278662316.

IPEC, Santa Fe -Instituto Provincial de Estadísticas y Censos-. Recuperado de https://www.santafe.gob.ar/ms/ipec/contenido/proyeccion-y-estimacion-de-la-poblacion/

KINDEL, Erwin (1939). *El nuevo puente sobre el Río Salado entre Santo Tomé y Santa Fe*. Buenos Aires, Argentina: Gruen y Bilfinger Soc. de Resp. Ltda.

MANTOVANI, Graciela, PERALTA FLORES, María Celeste y URIARTE, Yanina (2015). Paisajes en transformación. Expansiones norte y este del Gran Santa Fe, Argentina. *XXXIV Encuentro Arquisur 2015 y XIX Congreso de Escuelas y Facultades Públicas de Arquitectura de los países de América del Sur*, La Plata, Argentina.

MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, Isabel; SOIJET, Mirta; TAMBURRINI, María Cristina; CICCHINI, Ana; BAGLIONE, Graciela (2012). La construcción del territorio metropolitano. Densificación de la centralidad y formas del crecimiento difuso. Estudio comparado en las áreas metropolitanas de Rosario y Santa Fe, Argentina". En *Portal de Universidad Politécnica de Catalunya.* Barcelona: Universidad Politécnica de Cataluña.

MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE SANTA FE (1980). *Plan Director Ciudad de Santa Fe.* Santa Fe, MCSF.

_____ (2007). *Santa Fe 2010. Visión de la Ciudad y Plan Urbano.* Santa Fe, MCSF, p. 222.

_____ (2009). *Plan Urbano.* Santa Fe, MCSF.

_____ (2014). *Aprender de los desastres. La gestión local del riesgo en Santa Fe, a 10 años de la inundación de 2003.* Santa Fe: Secretaría de Comunicación y Dirección de Gestión de Riesgos del Gobierno de la Ciudad de Santa Fe.

NARDELLI, Mariana (2017). *Las formas actuales de la periferia urbana. Procesos constitutivos del paisaje periférico de la ciudad de Santa Fe 1960-2013* (Tesis doctoral inédita). Universidad Nacional de Rosario, Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Rosario, Argentina.

PALLUD, Pamela (2010). Las Urbanizaciones Privadas Cerradas en Santo Tomé, Santa Fe. *Revista Pampa*, (6), 37-58.

PAOLI, Carlos; SCHREIDER, Mario (Edits.) (2000). *El río Paraná en su tramo medio. Contribuciones al conocimiento y prácticas ingenieriles en un gran río de llanura.* Santa Fe: UNL.

PESADOS ARGENTINOS (2017). *Documentos institucional FIAT.* Recuperado de http://pesadosargentinos.blogspot.com.ar/2015/09/anexo-documentos-fiat.html

PESCA EN EL LITORAL ARGENTINO (s/f). *Las crecidas (2°Parte). Santa Fe, Argentina.* Recuperado de http://pescalitoral.com/las-crecidas-2da-parte/

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA (s/f). *Prefectura de zona Bajo Paraná, Santa Fe.* Buenos Aires: Ministerio de Seguridad, Presidencia de la Nación. Recuperado de https://videoteca.prefecturanaval.gob.ar

RAUSCH, Gisela (2010). El Plan del 80 en Santa Fe: regionalización tardía ante una suburbanización inminente. *Cuaderno Urbano,* 9(9), 111-129.

_____ (2012). Territorialidad en la periferia urbana. La expansión de la ciudad sobre el valle de inundación, Santa Fe 1886-1959 (Tesis doctoral inédita). Universidad Nacional de Rosario, Facultad de Humanidades y Artes, Rosario, Argentina.

ROCA, Miguel C. (1947). *Plan Regulador de la ciudad de Santa Fe*. Buenos Aires, Instituto Argentino de Urbanismo.

ROVERANO, Andrés (1961). *Santo Tomé. El paso histórico de Santa Fe de la Vera Cruz.* Santa Fe: Castellví S.A.

SAUS, María Alejandra (2014). *Ferrocarril y Ciudad. Configuración urbana, representaciones sociales y proyectos urbanísticos en torno a las estaciones y la infraestructura ferroviaria. Santa Fe (1885-1989)* (Tesis doctoral). Rosario: UNR Editora.

SEVAL, Martín; DE ROSSI, Luciano; DEL TURCO, Agustín; PÉREZ, Malena (2016). Consideraciones sobre la competencia de modos de transporte en la organización del territorio. El caso del municipio de Santa Fe de la Vera Cruz, Argentina. Entre Vistas, *Revista de Debates, 7*(8), 1-19.

SOIJET, Mirta (Comp.) (2011). *Agenda Metropolitana Santa Fe-Paraná.* Santa Fe, Argentina: Ediciones UNL.

SUPERCEMENTO S.A.I.C. (2015). *Obras viales. Puentes. Ruta Nacional N°168. Buenos Aires, Argentina.* Recuperado de

http://www.superdyop.com.ar/obras-publicas/viales/puentes.html

SZUPIANY, Estefanía (2018). Aquel lejano Oeste: paradojas de la (in)movilidad en la ciudad de Santa Fe. *Cadernos Metrópole, 20*(41), 151-170.

_____ (2018). Neoliberalismo y políticas de la resiliencia. Una reflexión crítica sobre la experiencia santafesina. *3° Congreso Internacional de "Vivienda y Ciudad". Debate en torno a la Nueva Agenda Urbana.* FAUD - Córdoba, 21 y 22 de junio de 2018.

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL LITORAL (1998) *Un dolor menos, una libertad más…Edificio para las Facultades de Arquitectura, Diseño y Urbanismo y de Formación Docente en Ciencias*. Santa Fe: UNL.

VICENTIN, Enzo (2013) La empresa automotriz IASFSA en Santa Fe. Características de una experiencia en los márgenes (1959-1969). *Avances del Cesor*, (10), 9-33.

BOLETINES Y REVISTAS

Boletín de la Dirección General de Investigaciones, Estadísticas y Censos, septiembre de 1948, n°19. Santa Fe: Secretaría Técnica de la Gobernación.

Boletín de la Dirección de Obras Públicas de la Provincia de Santa Fe, 1940.

_____, 1941.

Boletín Informativo Campaña Santa Fe para Santa Fe, octubre de 1969, nº2.

Revista Auto Club, octubre de 1961, n°1.

_____, noviembre de 1966, n°31.

Revista Carreteras, enero-junio de 1966, n°40.

Revista de la Dirección Provincial de Vialidad, enero-febrero y marzo de 1965, n°2. Santa Fe: Ministerio de Obras Públicas, Gobierno de Santa Fe.

Revista del Puerto de Santa Fe, agosto de 1929, n° 36.

_____, junio de 1933, n°81-82.

Revista Hábitat Inclusivo, junio de 2017, n° 9. Recuperado de http://www.habitatinclusivo.com.ar/revista/la-politica-del-procrear-entrevista-a-eduardo-reese/. Todas las citas textuales han sido tomadas de esta entrevista.

Revista Iberoamerica, abril de 1966, n°1.

Revista La Costa, junio de 1974.

Revista La Nota Santafesina, diciembre de 1964, n°8.

Mercado, noviembre de 2013. Recuperado de http://www.mercado.com.ar/notas/8014004

Revista Parabrisas, marzo de 1962, n°16.

_____, noviembre de 1963, n°36

_____, julio de 1964, n°44.

_____, agosto de 1964, n°45.

_____, noviembre de 1964, n°48

_____, agosto de 1965, n°57.

_____, septiembre de 1965, n°58.

_____, noviembre de 1965, n°60.

Revista Santa Fe, junio de 1955, n°2.

Revista Santo Tomé, agosto de 1937, número único.

Revista Técnica y Arte, junio-julio de 1940. Santa Fe: Asociación Técnicos Nacionales.

Revista Tiempo, febrero de 1967, n°4

_____, agosto de 1967, n°14.

_____, diciembre de 1967, n°19.

_____, septiembre de 1968, n°32.

Revista Origen, enero de 2003.

Síntesis. Revista literaria e informativa, mayo de 1940, n°1.

Revista del Colegio de Profesionales de la Ingeniería Civil de la Provincia de Santa Fe, abril de 2011, n° 76.

• FUENTES PRIMARIAS

CARTOGRAFÍA

Relevamiento fotogramétrico:

Instituto Geográfico Nacional, 1954/55; 1980

Ministerio de Aguas de la Provincia de Santa Fe, 1968

Dirección de Catastro de la Provincia de Santa Fe, 1973/74.

Fuerza Aérea Argentina, 1983; 1987; 1988; 1996; 2000.

Relevamientos satelitales Google Earth, 2011; 2018.

CENSOS

Censos Nacionales de Población, Hogares y Viviendas de la República Argentina: 1869; 1895; 1914; 1947; 1960; 1970; 1980; 1991; 2001; 2010.

Primer Censo General de la Provincia de Santa Fe, 1887.

Censo Municipal de la Ciudad de Santa Fe, 1923.

NOTAS PERIODÍSTICAS

(1911, 5 de julio). El camino de la costa. *Diario Santa Fe*, p.1

(1912, 9 de junio). El camino a Santo Tomé. *Diario Santa Fe*, p.2.

(1912, 22 de junio). El camino de la costa. *Diario Santa Fe*, p.1

(1913, 24 de junio). El camino de la costa. *Diario Santa Fe*, p.1

(1914, 11 de junio). La Avenida República. *Diario Santa Fe*, p.2.

(1915, 23 de julio). Las comunicaciones con Santo Tomé. *Diario Santa Fe*, p.2.

(1922, 8 de marzo). Continúa cortado el camino de la costa. *Diario Santa Fe*, p.1

(1923, 4 de octubre). El camino de la costa. *Diario Santa Fe*, p.1

(1928, 27 de junio). Por tierras de Rincón. Apuntes de nuestro corresponsal viajero. *Diario El Orden*, p. 2

(1928, 15 de septiembre). Se proyecta ampliar la zona de ensanche de la ciudad. *Diario El Orden*, p. 3.

(1929, 9 de febrero). Será reparado el camino de esta a Rincón. *Diario El Orden*, p.2

(1929, 3 de marzo). Realizó su primer viaje la balsa automóvil. *Diario El Orden*, p.2.

(1929, 15 de marzo). Un importante proyecto del director de Obras Públicas Ing. Marelli, al que las crecientes dan palpitante actualidad. *Diario Santa Fe*, p.3.

(1930, 3 de noviembre). Se trata del mejor pulmón de la ciudad. *Diario El Orden*, p.48.

(1932, 11 de marzo). El rellenamiento del Salado será la obra de mayor aliento de esta época y de mayores beneficios para el pueblo y la comuna. *Diario Santa Fe*, p. 2.

(1932, 23 de mayo). El proyecto de rellenamiento de la costa del río Salado. Avenida Circunvalación. *Diario El Litoral*, p. 3.

(1932, 2 de septiembre). El pavimento construido en esta Provincia hasta el 20 de Agosto de 1932. *Diario El Litoral*, p.3.

(1932, 4 de octubre). El rellenamiento del Salado será la obra magna de Santa Fe. *Diario Santa Fe*, p. 3.

(1932, 12 y 13 de noviembre). El rellenamiento y canalización de los bajos del Salado. Aspecto técnico del proyecto del concejal Cañete. *Diario Santa Fe*, p. 5.

(1934, 7 de diciembre). Las obras del camino a Santo Tomé. *Diario El Litoral*, p.4.

(1935, 18 de enero). El puente carretero sobre el Salado. *Diario El Litoral*, p.3.

(1935, 14 de abril). Un aeródromo es de necesidad en Santa Fe. *Diario El Litoral*, p. 2.

(1935, 6 de mayo). El nuevo puente debe ser construido de acuerdo a las necesidades de esta zona, fue lo convenido. *Diario El Orden*, p.2.

(1935, 7 de noviembre). El camino de la costa. *Diario El Litoral*, p.3.

(1936, 4 de enero). Los planos relativos al puente Santo Tomé. *Diario El Litoral*, p.3.

(1936, 16 de febrero). Estudiarán el nuevo puente. *Diario El Orden*, p.5.

(1936, 5 de octubre). El camino a Colastiné y los servicios de la Balsa. *Diario El Litoral*, p.4.

(1936, 13 de diciembre). Se dará comienzo a la construcción de una gran obra. El puente a Santo Tomé: Una realidad. *Diario El Orden*, p. 3.

(1937, 10 de marzo). Fueron presentados los planos del puente. *Diario El Orden*, p.5.

(1938, 22 de febrero). Comenzaron las tareas para el rellenamiento del anegadizo del Salado. *Diario El Orden*, p. 4.

(1938, 29 de julio). 900.000 pesos se destinarán para la construcción del camino de la costa. *Diario El Orden*, p. 6.

(1939, 27 de junio). Las gestiones pro pavimentación de la ruta 11. *Diario El Litoral*, p.3.

(1940, 10 de julio). El atracadero de balsas en el Colastiné. *Diario El Litoral*, p.3.

(1940, 18 de diciembre). La pavimentación de la Ruta Once. *Diario El Litoral*, p.3.

(1941, 24 de enero). La construcción de la avenida costanera hasta Guadalupe transformará gran parte de la ciudad. *Diario El Orden*, p. 3.

(1941, 29 de marzo). Se llamó a licitación para la construcción de la Av. Costanera y el Balneario de Guadalupe. *Diario El Orden*, p. 5.

(1941, 25 de julio). Una obra edilicia que toda la ciudad espera. El proyectado "rellenamiento" de El Pozo. *Diario El Orden*, p. 4.

(1942, 31 de enero). El puente de más tránsito de la provincia es el de Santo Tomé. *Diario El Litoral*, p.5.

(1942, 3 de abril). El camino de acceso al futuro atracadero de las balsas en Colastiné. *Diario El Litoral*, p.5.

(1943, 29 de agosto). Se trabaja activamente en la pavimentación de la Ruta 11. *Diario El Litoral*, p. 3.

(1944, 14 de marzo). La construcción de la Av. Costanera en esta capital. *Diario El Litoral*, p. 4.

(1944, 12 de abril). El camino de la costa costará $ 3.724.857.86. *Diario El Litoral*, p. 4.

(1945, 23 de agosto). Procédese con demasiada lentitud en la pavimentación de la Ruta 168. *Diario El Orden*, p. 2.

(1946, 27 de noviembre). Incorporación de balsas en las rutas del país. *Diario El Orden*, p.3.

(1949, 10 de marzo). Fueron volados tres pilares del antiguo puente del ex FCSF. *Diario El Litoral*, p. 4.

(1949, 4 de agosto). Adjudicó el gobierno la construcción del muro de contención del río Salado. *Diario El Litoral*, p. 5.

(1949, 12 de octubre). Hay que dotar a nuestra capital de un cómodo aeródromo. *Diario El Orden*, p. 8

(1950, 27 de abril). La Ruta 168. *Diario El Orden*, p.8.

(1950, 22 de mayo). Una importante obra hidráulica. *Diario El Litoral*, p. 3.

(1950, 5 de junio). En 1927 se iba a iniciar el rellenamiento de El Pozo para construir un aeródromo y campo de deportes. *Diario El Litoral*, p. 3.

(1950, 7 de junio). Desaparecieron y esta vez para siempre, los famosos 7 puentes del antiguo camino carretero a Sto. Tomé. *Diario El Orden*, p.8.

(1950, 4 de octubre). Celébrase mañana el "Día del Camino" con la inauguración de obras en la ruta 11. *Diario El Litoral,* p.3.

(1950, 29 de noviembre). Trasladaran las instalaciones del Aero Club Santa Fe a la zona de Sauce Viejo. *Diario El Orden*, p. 8.

(1952, 12 de septiembre). Realízanse activamente las obras de vinculación entre Santa Fe y Paraná. *Diario El Litoral*, p.2.

(1953, 19 de septiembre). Presidió el Ministro de Obras Públicas de la Nación la iniciación del rellenamiento del sur. *Diario El Litoral*, p. 2.

(1953, 31 de diciembre). Realiza el gobierno importantes obras públicas en nuestra capital. *Diario El Litoral*, p. 5.

(1955, 9 de diciembre). Quedó inaugurado esta mañana el servicio de Aerolíneas Argentinas para nuestra capital. *Diario El Litoral*, p. 3.

(1959, 18 de marzo). Tendrá 500 metros de extensión y costará casi 60 millones de pesos el puente sobre el Colastiné. *Diario El Litoral*, p.4.

(1959, 29 de diciembre). La construcción del puente sobre el río Colastiné progresa con ritmo sostenido. *Diario El Litoral*, p.4.

(1960, 25 de enero). Llegó al puerto el primer cargamento destinado a Industrias Automotriz Sta. Fe D.K.W. Auto Unión. *Diario El Litoral*, p. 5.

(1960, 3 de febrero). Esta mañana fueron presentadas las primeras unidades Auto Unión montadas en esta ciudad. *Diario El Litoral*, p. 5.

(1960, 20 de febrero). Se anunció la licitación del último tramo de la ruta N°11. *Diario El Litoral*, p.2.

(1960, 22 de marzo). En Sauce Viejo colocóse la piedra fundamental para la fábrica de Industria Automotriz Santa Fe. *Diario El Litoral*, p. 4.

(1960, 9 de mayo). Reactivan estudios para construir el tramo sur de la avenida circunvalación de esta capital. *Diario El Litoral*, p.4.

(1960, 25 de mayo). Un nuevo puente sobre la Setúbal proyecta Vialidad Nacional. *Diario El Litoral*, p.5.

(1960, 1 de junio). Se completará la pavimentación de la Av. Costanera. *Diario El Litoral*, p. 4.

(1960, 13 de julio). El ensanche de Av. Alem resulta necesario para el racional desplazamiento del tránsito. *Diario El Litoral*, p.4.

(1960, 4 de octubre). Fue decidida la construcción de un nuevo y moderno puente sobre la laguna Setúbal. *Diario El Litoral*, p.5.

(1960, 8 de octubre). Con ritmo acelerado se trabaja construyendo la planta de la Tool Research frente a la ruta 11. *Diario El Litoral*, p. 5.

(1961, 24 de febrero). Sobre detalles de la avenida de circunvalación firman un acuerdo. *Diario El Litoral*, p.4.

(1961, 2 de septiembre) De Alemania a Sauce Viejo, vía Santa Fe. *Diario El Litoral*, p. 6.

(1961, 6 de septiembre). Se licitaron las primeras obras para la Av. De Circunvalación. *Diario El Litoral*, p.4.

(1962, 28 de marzo). Hay que dar una solución al problema que crea el estacionamiento de camiones en avenida Alem. *Diario El Litoral*, p. 5.

(1962, 27 de diciembre). Se trabaja ya para la futura avenida de circunvalación. *Diario El Litoral*, p. 7.

(1963, 21 de febrero). Las obras de arte y accesorios de la avenida de circunvalación se ejecutan con ritmo acelerado. *Diario El Litoral*, p.4.

(1963, 22 de julio). Prosiguen los trabajos previos para iniciar la avenida de circunvalación. *Diario El Litoral*, p.4.

(1963, 8 de agosto). Se ha licitado la construcción del primer tramo, de 4.569 metros, de la avenida circunvalación. *Diario El Litoral*, p.4.

(1963, 2 de septiembre). La próxima terminación del camino de la costa se festejó en Helvecia con una concentración. *Diario El Litoral*, p.4.

(1966, 5 de octubre). Se construirá un camino contiguo a la actual ruta 168, la que se transformaría en autopista. *Diario El Litoral*, p. 4.

(1967, 5 de enero). Están trabajando dos dragas en el refulado de los terrenos para la avenida de circunvalación. *Diario El Litoral*, p.4.

(1967, 21 de enero). Luego de siete años de labor y tras solucionar inconvenientes imprevistos, terminan un puente. *Diario El Litoral*, p.3.

(1968, 12 de marzo). A principios de abril comenzarán las obras de repavimentación total de la ruta nacional 168. *Diario El Litoral*, p.3.

(1968, 25 de septiembre). La Ruta Nacional 11 llega con su pavimento a la frontera con el Paraguay, tras recorrer 1.013 Km. *Diario El Litoral*, p. 5.

(1969, 5 de abril). La situación de D.K.W. *Diario El Litoral*, p. 4.

(1969, 5 de julio). La habilitación del primer tramo de la avenida de circunvalación y urgencia de su prolongación. *Diario El Litoral*, p.4.

(1969, 13 de diciembre). Fue inaugurado el túnel Hernandarias. *Diario El Litoral*, p.1.

(1969, 14 de diciembre). El túnel fue librado al servicio público. *Diario El Litoral*, p.1.

(1970, 5 de octubre). Autopista en discusión. *Diario El Litoral*, p. 4.

(1971, 4 de enero). El nuevo puente sobre la Setúbal. *Diario El Litoral*, p. 4.

(1971, 14 de enero). Libran al servicio el puente Setúbal. *Diario El litoral*, p.1.

(1971, 1 de marzo). Con un viaducto se reemplazaría el terraplén en la segunda parte de la avenida circunvalación. *Diario El Litoral*, p. 4.

(1971, 30 de mayo). En El Pozo ha comenzado a surgir la futura ciudad Universitaria de la UNL. *Diario El Litoral*, p. 5.

(1971, 27 de agosto). Se inició el ensanche de cinco puentes y la construcción de otros tres en la ruta n°168. *Diario El Litoral*, p.4.

(1971, 25 de septiembre). Trascendente significado de la habilitación de los sistemas de acceso al puente “Setúbal”. *Diario El Litoral*, p.4.

(1971, 18 de noviembre). La autopista Santa Fe-Rosario ha sido habilitada al tránsito. *Diario El Litoral*, p.4.

(1972, 2 de enero). Perfiles monumentales asume el nuevo trazado de una parte de la avenida circunvalación. *Diario El Litoral*, p. 5.

(1972, 30 de enero) ¿Por qué está demorada la inauguración de la moderna autopista entre Santa Fe y Rosario? *Diario El Litoral*, p.4.

(1972, 20 de abril). Han comenzado los trabajos preliminares para construir el acceso Santa Fe a la autopista. *Diario El Litoral*, p.4.

(1972, 25 de junio). La autopista Santa Fe-Rosario. *Diario El Litoral*, p.4.

(1973, 21 de enero). No habría continuidad entre los puentes de la ruta N°168 y sus correspondientes terraplenes. *Diario El Litoral*, p. 4.

(1972, 4 de octubre). Habilitóse la autopista de Santa Fe a Rosario. *Diario El Litoral*, p.1-2.

(1974, 13 de junio). Tratan la reconstrucción del puente de la autopista de cuya caída se cumple 1 año. *Diario El Litoral*, p.4.

(1974, 1 de agosto). Fiat construye ya camiones en Santa Fe. *Diario El Litoral*, p. 5.

(1975, 30 de marzo). El nuevo puente sobre el Salado y las proyecciones de una gran obra. *Diario El Litoral*, p.3.

(1976, 10 de febrero). Se alejan las perspectivas de una pronta realización de las obras en avenida Alem. *Diario El Litoral*, p. 3.

(1976, 20 de febrero). Riesgo de aislamiento por falta de puentes a S. Tomé. *Diario El Litoral*, p.4.

(1977, 6 de septiembre). Adjudican la pavimentación de un tramo de la ruta n°1. *Diario El Litoral*, p.3.

(1978, 20 de mayo). Se intensificará el ritmo de las obras del puente de la autopista. *Diario El Litoral*, p. 4.

(1978, 17 de abril). Pavimentación de avenida Alem. *Diario El Litoral*, p. 4.

(1978, 26 de junio). Será acelerada la obra de reconstrucción del puente de la autopista. *Diario El Litoral*, p.4.

(1978, 6 de agosto). Sauce Viejo: un centro industrial Fiat con potencia. *Diario El Litoral*, pp. 8-9.

(1978, 23 de agosto). En zona próxima a "El Pozo" se erigirán 1.000 viviendas. *Diario El Litoral*, p. 4.

(1979, 23 de enero). La habilitación de una calzada de la nueva ruta S.Fe-La Guardia. *Diario El Litoral*, p.4.

(1979, 15 de junio). Será rehabilitado mañana el puente sobre el río Salado. *Diario El Litoral*, p.1.

(1979, 20 de septiembre). Convenio de traspaso de la autopista a la provincia. Diario El Litoral, p. 4.

(1993, 7 de agosto). Cómo será la nueva costanera. *Diario El Litoral*, p. 30.

(1998, 31 de agosto). Hoy como ayer, la ruta costera. *La Zona. Periódico de la Costa*, (59), pp. 4-5.

(2001, 4 de marzo). La costanera norte lucirá renovada. *Diario El Litoral.* Recuperado de https://www2.ellitoral.com/index.php/diarios/2001/03/04/metropolitanas/AREA-02.html

(2001, julio-agosto de 2001). La comuna local pide atención al organismo provincial respecto al mantenimiento de la ruta de la costa. *La Zona*, p.4.

(2001, 29 de octubre). Costanera: avanza la obra de defensa del tramo norte. *Diario El Litoral*. Recuperado de https://www2.ellitoral.com/index.php/diarios/2001/10/29/metropolitanas/AREA-02.html

(2003, 2 de mayo). Recreo, un pueblo entero sumergido. *Diario Clarín.* Recuperado de https://www.clarin.com/soci edad/recreo-pueblo-entero-sumergido_0_SJBzmoWIRFl.html

(2003, 3 de noviembre). Se oponen a la multitrocha para Alem y 27 de Febrero. *Diario El Litoral.* Recuperado de http://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2003/11/03/metropolitanas/AREA-01.html

(2003, 8 de diciembre). Polémica en torno a una importante obra vial en la ciudad de Santa Fe. *Diario La Capital*. Recuperado de http://archivo.lacapital.com.ar/2003/12/08/region/noticia_59479.shtml#

(2004, 21 de enero). Detalles de la obra Circunvalación Oeste hasta la Ruta Nº 11 al norte de Recreo. *Diario El Santafesino.* Recuperado de http://www.elsantafesino.com/2003/05/30/746

(2005, diciembre). La ruta hacia Rincón. Un nuevo experimento. *La Zona. Periódico de la Costa*, (138), p.4.

(2006, junio). Problema de la ruta desde La Guardia hasta Rincón. *La Zona. Periódico de la Costa*, (144), p.12.

(2007, 15 de febrero). La ampliación de la ruta 1: habrá una nueva licitación. *Diario El Litoral.* Recuperado de https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/19296-

(2007, 31 de marzo). Lluvias récord en Santa Fe: 3 muertos y 26.000 evacuados. *Diario la Nación.* Recuperado de https://www.lanacion.com.ar/896183-lluvias-record-en-santa-fe-3-muertos-y-26000-evacuados

(2007, 13 de junio). El crecimiento con inclusión social. *Página/12.* Recuperado de https://www.pagina12.com.ar/diario/elpais/1-86488-2007-06-13.html

(2007, 8 de octubre). Ampliarán la ruta provincial 1, desde Colastiné hasta Rincón. *Diario El Litoral*. Recuperado de

http://www.ellitoral.com/index.php/id_um/25222/origen/ranking

(2009, 21 de febrero). Cuatro locatarios aún “resisten” en el ex shopping Paseo del Sol. *Diario El Litoral.* Recuperado de https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2009/02/21/metropolitanas/AREA-03.html

(2011, 1° de febrero). La presidenta dejó inaugurada la autovía que une a las ciudades de Santa Fe y Paraná. *Diario El Litoral.* Recuperado de http://www.ellitoral.com/index.php/id_um/60463-la-presidenta-dejo-inaugurada-la-autovia-que-une-a-las-ciudades-santa-fe-y-parana

(2011, 6 de agosto). Ruta 1: el proyecto está listo pero todavía no hay fecha de licitación. *Diario El Litoral*. Recuperado de http://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2011/08/06/metropolitanas/AREA-05.html

(2011, 29 de septiembre). El presupuesto para ampliar la Ruta 1 se redujo a la mitad. *Diario El Litoral*. Recuperado de http://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2011/09/29/metropolitanas/AREA-02.html

(2005, 29 de mayo). Habilitaron el tercer tramo de la Circunvalación Oeste de Santa Fe. *Diario Uno Santa Fe.* Recuperado de https://www.unosantafe.com.ar/santafe/habilitaron-el-tercer-tramo-de-la-circunvalacion-oeste-de-santa-fe-05292012_rk9x-zAW-57

(2008, 24 de julio). Se inauguró la ampliación de la Ruta Nacional N° 168. *Diario El Santafesino.* Recuperado de http://www.elsantafesino.com/politica/2008/07/24/7309

(2011, 21 de noviembre). Definen la ubicación de los boliches en la Ruta N°168. *Diario El Litoral.* Recuperado de http://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2011/11/21/metropolitanas/AREA-01.html

(2012, 27 de junio). Circunvalación Oeste: 10 minutos de alto riesgo. *Diario El Litoral*. Recuperado de https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/77426-circunvalacion-oeste-10-minutos-de-alto-riesgo

(2013, 24 de mayo) San José del Rincón es ciudad. *Diario El Litoral.* Recuperado de https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/89343-

(2013, 15 de septiembre). Se construyen casi 600 casas con Procrear en el área metropolitana. *Diario El Litoral.* Recuperado de https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/92827-se-construyen-casi-600-casas-con-procrear-en-el-area-metropolitana

(2013, 10 de noviembre). Hay pocos terrenos y viviendas para beneficiarios del Procrear. *Diario El Litoral.* Recuperado de http://www.ellitoral.com/index.php/id_um/94618-hay-pocos-terrenos-y-viviendas-para-beneficiarios-del-procrear

(2014, 11 de marzo). Se adjudicó la obra de la Ruta 1. *Diario El Litoral*. Recuperado de https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/98547-se-adjudico-la-obra-de-la-ruta-1

(2014, 3 de octubre). Vandalismo contra autos en la Circunvalación Oeste y la autopista a Rosario. *Diario El Litoral*. Recuperado de https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/105517-vandalismo-y-robos-en-peron-e-iturraspe

(2015, 22 de enero). Licitan terrenos en la zona de boliches. *Diario El Litoral.* Recuperado de https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/109034-licitan-terrenos-en-la-zona-de-boliches

(2015, 17 de febrero). El Gran Santa Fe se expande por los créditos Procrear. *Diario El Litoral.* Recuperado de https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2015/02/17/metropolitanas/AREA-03.html

(2017, 7 de abril). Le tiraron un palo en la circunvalación para robarle la moto. *LT10 Universidad*. Recuperado de https://www.lt10.com.ar/noticia/186347--le-tiraron-un-palo-en-la-circunvalacion-para-robarle-la-moto

(2017, 17 de abril). La especulación inmobiliaria se fortalece. *Página/12.* Recuperado de https://www.pagina12.com.ar/32291-la-especulacion-inmobiliaria-se-fortalece

(2017, 28 de abril). A 14 años de la inundación de Santa Fe, no hay justicia. *Diario Uno Santa Fe.* Recuperado de https://www.unoentrerios.com.ar/pais/a-14-anos-la-inundacion-santa-fe-no-hay-justicia-n1386431.html

(2017, 3 de mayo). Mauricio Macri inaugura el Metrobús. *Diario El Litoral.* Recuperado de http://www.ellitoral.com/index.php/id_um/147880-macri-llega-a-santa-fe-para-inaugurar-el-metrobus-este-miercoles.html

(2017, 14 de agosto). Fuego en la Circunvalación Oeste. *Diario El Litoral.* Recuperado de http://www.ellitoral.com/index.php/id_um/153754-fuego-en-la-circunvalacion-oeste-este-lunes-al-atardecer.html

(2017, 22 de agosto). Urbanizan el ingreso a los boliches en el acceso a la ciudad por la 168. *Diario El Litoral.* Recuperado de http://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2017/08/22/metropolitanas/AREA-01.html

(2017, 5 de septiembre). Reiterados ataques a los automóviles en la Ruta N°70. *Diario El Litoral*. Recuperado de http://www.ellitoral.com/index.php/id_um/155051-reiterados-ataques-a-los-automoviles-en-la-ruta-n-70-cerca-del-cruce-con-la-circunvalacion-oeste.html

(2018, 17 de julio). Comenzó la obra de las colectoras en la ruta 1. *Diario El Litoral.* Recuperado de https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/174937-comenzo-la-obra-de-las-colectoras-en-la-ruta-1-complementarias-de-la-autovia-area-metropolitana.html

(2018, 30 de agosto). La historia del trazado urbano santafesino. *Diario El Litoral.* Recuperado de https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/177826-la-historia-del-trazado-urbano-santafesino-33-anos-de-correr-en-las-calles-super-tc-2000.html

(2018, 19 de septiembre). El puente Santa Fe-Paraná está previsto en el Presupuesto 2019. *Diario El Litoral.* Recuperado de https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/179384-el-puente-santa-feparana-esta-previsto-en-el-presupuesto-2019-incluye-partidas-futuras-hasta-2034-area-metropolitana.html