

EL ESPACIO DE LA VIALIDAD INTERURBANA

Una lectura socioespacial de la expansión urbana por corredores: área metropolitana Santa Fe-Paraná

INTERURBAN ROAD SPACE

A socio-spatial reading of urban expansion by corridors: Santa Fe-Paraná metropolitan area

A. Jaquelina Santiago

*Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo; Universidad Nacional del Litoral, Argentina
jaquelinasantiago.arq@gmail.com*

RESUMEN

La presente investigación de carácter interpretativo se enmarca en el actual contexto de emergencia de los estudios de movilidad y desde allí realiza un recorte que focaliza en la configuración de los corredores viales metropolitanos que conectan nuevos escenarios de interfase, áreas de transición o en consolidación. Tiene como objetivo reconocer los roles y patrones identificables a partir de la relación “corredores viales - expansión urbana” para la región urbana intermedia Santa Fe-Paraná de Argentina. Si bien se trata de una investigación en desarrollo, como resultado se muestra el proceso de construcción de un aporte-teórico metodológico a la forma de analizar la vialidad interurbana desde una mirada original sobre un tema existente. Se propone la noción de “espacio de la vialidad interurbana” como premisa teórica a definir, como guía conceptual y metodológica tendiente a dar un marco de observación socio-espacial y plantear nuevas variables analíticas para los patrones reconocidos.

Palabras clave: movilidad, espacio, corredores metropolitanos, expansión urbana

Líneas de investigación: 3: Dinámicas urbanas

Bloque temático: Ciudad Poscrisis y dinámicas socioespaciales

ABSTRACT

This following interpretive research is framed within the present emergency context of mobility studies. From this point, it focuses on the configuration of metropolitan road corridors which connect new interface scenarios, transition or consolidation areas. Its aim is to recognize identifiable roles and patterns from the relationship between “road corridors - urban expansion” on the intermediate urban region Santa Fe-Paraná, Argentina. Even though this research is under development, the result shows the construction process of a methodological and theoretical input to the way of analysing interurban roads from an original point of view about an existing topic. The notion of “interurban road space” is proposed as a theoretical premise to be defined, as a conceptual and methodological guide tending to a socio-spatial observation framework and to propose new analytical variables for recognized patterns.

Keywords: mobility, space, metropolitan corridors, urban expansion

Research line: 3: Urban dynamics

Topic: Post-crisis cities and socio-spatial dynamics

1. Introducción

La presente investigación correspondiente a una tesis doctoral en curso, se enmarca en el actual contexto de emergencia de los estudios de movilidad y desde allí realiza un recorte que focaliza en la configuración de la red viaria de la Región urbana intermedia Santa Fe-Paraná (Argentina) que conecta estos escenarios de interfase campo-ciudad, industria-ciudad, áreas de transición, no consolidadas que actualmente experimentan situaciones fragmentarias en sus tejidos. Si bien la complejidad de la metrópolis es tal, que no es posible decir que un solo elemento de su estructura puede ser el único causante de sus procesos de cambio y fragmentación, se reconoce que las infraestructuras viales, desde siempre, han actuado como ejes estructuradores en las dinámicas de transformación de las ciudades. A través de “la calle” el urbanista ha leído e interpretado la ciudad, el territorio y su historia; ha tratado de darle nuevos sentidos y roles (Secchi, 1989). Se rescata su valor conceptual y su constante aporte al desarrollo en todas las etapas de la disciplina urbanística.

1.1. Hipótesis

En esta investigación se plantea como hipótesis de trabajo que en la “Región urbana intermedia Santa Fe-Paraná” los tejidos urbanos se expanden en relación a las infraestructuras viales en tanto facilitan la conexión con el resto del territorio, pero en una aproximación más detallada del estudio del par “corredores viales” y “expansión urbana”, podemos reconocer diferentes patrones de relación que van desde la accesibilidad, la visibilidad, la consolidación de alguna actividad específica hasta apropiaciones locales de la vida urbana.

El problema de investigación parte de desentrañar la propia esencia de la “vialidad interurbana”; y si bien la red viaria es el eje, el componente físico y director del análisis que permite además el abordaje interescalar, el objeto de estudio va más allá de la infraestructura física y se define como “espacio” -y no solo como infraestructura- que absorbe dinámicas de diferentes escalas, muchas veces incompatibles y desarticuladas, poco desarrolladas o al menos no desde este enfoque, reconociendo un vacío de conocimiento que se pretende construir y completar.

1.2. Objetivo y metodología

A este respecto se propone reconocer los roles y/o patrones que se pueden definir a partir de esta relación -corredores viales/expansión urbana- para la región urbana intermedia Santa Fe-Paraná, a fin de avanzar hacia una conceptualización de lo que implica el “espacio de la vialidad interurbana”, en tanto concepto en construcción. Para alcanzar dicho propósito se ha realizado un recorte que considera el estudio de los corredores de expansión de las ciudades centrales Santa Fe y Paraná, aplicando técnicas de registro propias de la disciplina urbanística como la demografía, el registro de usos del suelo y el crecimiento de la huella urbana. Siendo que el interés está puesto en los procesos “actuales” de la metrópolis contemporánea, y sin poder establecer límites de tiempo taxativos, se utiliza el comienzo del siglo XXI, como criterio operativo de registro.

Nos preguntamos concretamente ¿qué dinámicas socioespaciales y movilidades no se están registrando alrededor de los corredores de expansión urbana, que permiten formular el concepto de “espacio de la vialidad interurbana”?

La dificultad del reconocimiento de ciertas dinámicas socioespaciales “invisibles”, en tanto quedan invisibilizadas ante los grandes elementos y dinámicas de la estructura física del territorio, ha sido una motivación para replantearse nuevas herramientas, incorporando así una “nueva mirada” que, sin desprenderse de los componentes físicos y estructurantes, indaga y profundiza en las “micro-movilidades”, en las interferencias que permiten construir este espacio objeto de estudio.

2. Presentación del recorte territorial

2.1. Región Urbana Intermedia Santa Fe-Paraná

Las regiones que albergan conjuntos de ciudades intermedias (Llop Torne 1999, Bellet y Llop, 2004) han despertado recientemente, un interés en los estudiosos del fenómeno urbano por entender cuáles son los mecanismos que intervienen en su crecimiento y, sobre todo, por identificar cual es el papel que desempeñan dentro del sistema mundial de regiones urbanas. Entre las razones que explican dicho interés se destacan el potencial intrínseco de este conjunto de ciudades para difundir los valores urbanos sobre el territorio, la capacidad para transformarse más rápidamente que las regiones urbanas mayores y la evidencia que indica que estos espacios geográficos son el hogar y lugar de trabajo de la mayoría de las personas en el planeta¹. Por otra parte, este interés se justifica también en lo poco estudiadas que están dichas áreas intermedias en relación a las grandes y tradicionales metrópolis y megalópolis.

En tal sentido, la Región Urbana Intermedia Santa Fe-Paraná en Argentina se presenta como un caso de estudio que puede brindar una interpretación que ayude a explicar el impacto de los procesos metropolitanos en regiones menores. Se trata de una metrópolis binuclear de la región central argentina, siendo la segunda región urbana más importante para la provincia de Santa Fe, después del Gran Rosario, y la primera para la provincia de Entre Ríos, con la particular condición de reunir dos capitales provinciales del centro del país (Santa Fe y Paraná). Surgidas en torno al río Paraná como primera vía de navegación del territorio argentino, sumando luego nuevos núcleos urbanos menores al interior en correspondencia con los trazados ferroviarios, y actualmente expandidos e inmersos en un contexto de expansión urbana, por fragmentos y de baja densidad, donde las redes viales tienden a asumir un papel cada vez más influyente en el paisaje metropolitano, propiciando nuevas formas de organización, usos y tipologías específicas.

En lo que respecta a su delimitación, desde el “Observatorio Urbanístico del Área Metropolitana Santa Fe-Paraná (OAMSF-P)”, reconocemos dos grandes niveles o escalas en referencia a lo metropolitano: un “área metropolitana clásica” (AMSF-P: Área Metropolitana Santa Fe-Paraná), conformada por la ciudad central y su periferia, el continuo urbano de los desplazamientos cotidianos; y una escala más amplia que se ha denominado como “región metropolitana” (RMSF-P: Región Metropolitana Santa Fe-Paraná), de geometría variable, caracterizada por su discontinuidad, policentrismo y necesidad de gestión conjunta y estratégica.²

2.2. Sistema de localidades

El conjunto de localidades y componentes metropolitanos se han clasificado según su localización y el rol dentro del sistema:

¹ Según Abba (2010), los residentes en las 26 aglomeraciones metropolitanas argentinas de más de 50 mil habitantes alcanzan casi el 60% del total de la población del país y el 66% de la urbana.

² OAMSF-P: Proyecto de Investigación “OBSERVATORIO URBANÍSTICO DEL ÁREA METROPOLITANA SANTA FE- PARANÁ”, en el marco del Programa Taller de Estudios Metropolitanos, CAI+D 2016, Directora Mirta Sojjet, Universidad Nacional del Litoral. Santa Fe, Argentina.

- *Ciudades centrales:* Santa Fe y Paraná, las capitales que concentran la mayor población, densidad, servicios y equipamientos.
- *Localidades aglomeradas:* Conforman un continuo urbano absorbiendo la expansión residencial y de usos especializados que las ciudades centrales expulsan (escala AMSF-P).
- *Sub-centros terminales:* Fenómenos significativos de polarización que dan lugar a concentraciones urbanas de magnitudes menores que van de los 5.000 a más de 30.000 habitantes localizados radialmente en una constante de distancia/accesibilidad/tiempo respecto a la ciudad central (radio de aprox. 50 km.). Funcionan como proveedoras de servicios de las pequeñas localidades y área rural circundante y están ubicadas sobre algunos de los corredores troncales metropolitanos.
- *Localidades del anillo interior:* Ubicadas entre el área aglomerada y los subcentros terminales, ninguna de ellas alcanza los 10.000 habitantes y poseen una alta dependencia de los servicios de las ciudades centrales y sub-centros.

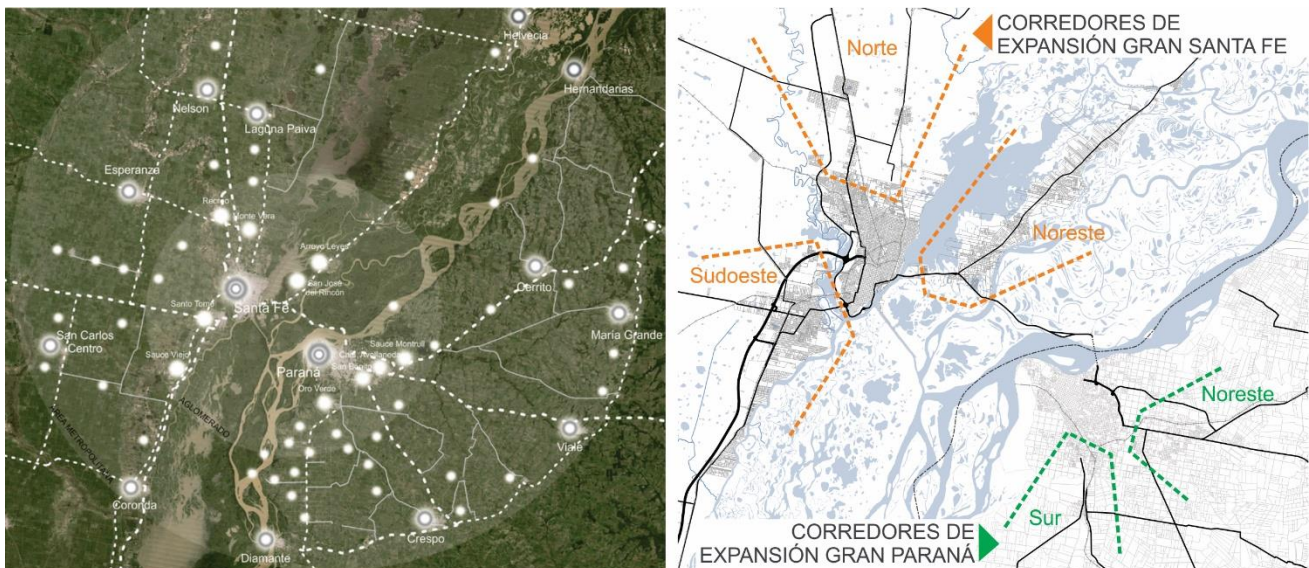


Fig. 01 Izquierda: Sistema de localidades que conforman la RMSF-P. Derecha: Corredores de expansión urbana del AMSF-P. Fuente: Observatorio Urbanístico del AMSF-P (OAMSF-P)

3. Caracterización por corredores de expansión urbana: reconocimiento de patrones

Para la caracterización de la expansión urbana se ha tomado como recorte a las localidades que integran el “área aglomerada” (continuo urbano AMSF-P) de los conjuntos urbanos Gran Santa Fe y Gran Paraná, por ser las áreas inmediatas de expansión de los usos (residenciales, industriales, logísticos, etc.) que las ciudades centrales expulsan, donde se hace más evidente y significativo el fenómeno de metropolización (Indovina, 2007; Montejano, 2010).

Se han clasificado las tendencias expansivas en función de los corredores viales y las orientaciones (norte, sur, este y oeste) intentando reconocer los patrones de relación entre la morfología y caracterización de la expansión urbana y dichos corredores, que van configurando paisajes con identidades singulares.

3.1. Corredores de expansión Norte del Gran Santa Fe

3.1.1. Núcleo urbano ligado al ferrocarril y extensión residencial-industrial lineal.

Ruta Nacional N°11, localidad de Recreo.

Se trata de un corredor de jerarquía a nivel nacional por su conectividad interprovincial. En lo que respecta al desborde de Santa Fe, el mismo se fue consolidando de manera lineal a través de esta ruta, generando lo que comúnmente se llama “Recreo Sur” como área conurbana entre Santa Fe y Recreo. Alberga usos mixtos que van desde la residencia hasta la industria.

La incorporación del tramo III de la “Circunvalación Oeste” hasta Recreo (2011) –que también constituye un terraplén de defensa del río Salado- agiliza la circulación hacia el norte y permite desviar el tránsito pesado de las áreas urbanas de ambas localidades. A su vez esta infraestructura ha propiciado, en la última década, que la planta urbana de Recreo se extienda hacia el oeste, favorecida por esta condición de accesibilidad, como se muestra en la figura 2.

3.1.2. Núcleo urbano ligado al ferrocarril y extensión residencial por fragmentos.

Ruta Provincial N°2, localidad de Monte Vera.

Paralela a la RN N°11 encontramos la RP N° 2 y en sus alrededores lo poco que queda del cordón frutihortícola Santa Fe-Monte Vera, debido a la expansión urbana del norte santafesino que ha avanzado rápidamente sobre el suelo rural.

Esta zona se caracteriza por la presencia de fragmentos de usos complejos diversos y en una difícil convivencia. Las nuevas áreas residenciales de baja densidad conviven en un paisaje rural y con presencia de equipamientos industriales, estos más ligados al corredor. Por otra parte “la costa” se presenta como otro “corredor” que tracciona el uso residencial por fragmentos.

La lógica de los fragmentos responde a otras complejidades territoriales que van más allá de la tendencia expansiva del corredor metropolitano, como la cuestión paisajística y cultural de la costa, la actividad productiva en recesión y la necesidad de suelo urbano a bajo costo.

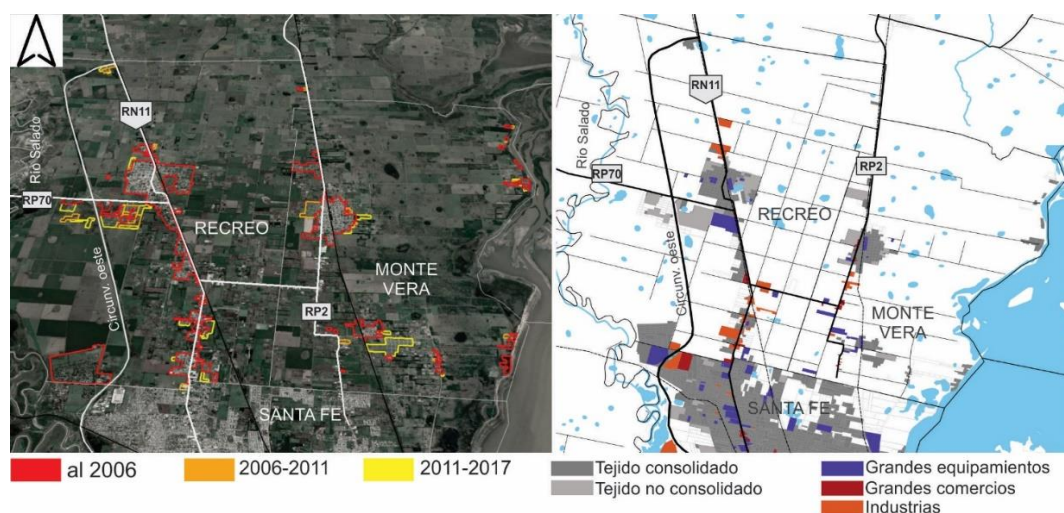


Fig. 02 Crecimiento de la huella urbana en los períodos 2006-11 y 2011-17 (izquierda) y usos del suelo (derecha) en Recreo y Monte Vera, Gran Santa Fe. Fuente: Elaboración propia, 2019.

3.2. Corredor de expansión Noreste del Gran Santa Fe

3.2.1. Núcleo urbano costero y extensión residencial-comercial lineal

Ruta Provincial N°1, localidades de San José del Rincón y Arroyo Leyes.

Este corredor constituye el eje metropolitano que concentra la expansión residencial más significativa del Gran Santa Fe vertebrando las “localidades de la costa” y comunicando, asimismo, con el norte de la Provincia.

Este sector ha experimentado un crecimiento muy acelerado en los últimos años, alcanzando un segundo anillo de extensión (localidad de Arroyo Leyes) exclusivamente residencial, de baja densidad y en condiciones de vulnerabilidad hídrica. Y si bien predomina el uso residencial, se reconoce una consolidación comercial a lo largo del eje vial que, aprovechando la visibilidad de la ruta, reúne comercios de gran escala y también de abastecimiento local. Este comercio se caracteriza por su tendencia estacional (ligada al período estival) y en algunos casos itinerantes (ferias, comercio ambulante, etc.) que van marcando un ritmo en la vida urbana de este corredor.

En lo que respecta a la obra de infraestructura, la expansión residencial y el congestionamiento del tránsito sobre este sector ha conducido a plantear la reciente conversión en Autovía de la ruta 1 desde el Km. 0 hasta el ingreso a San José del Rincón (Km 6,6).

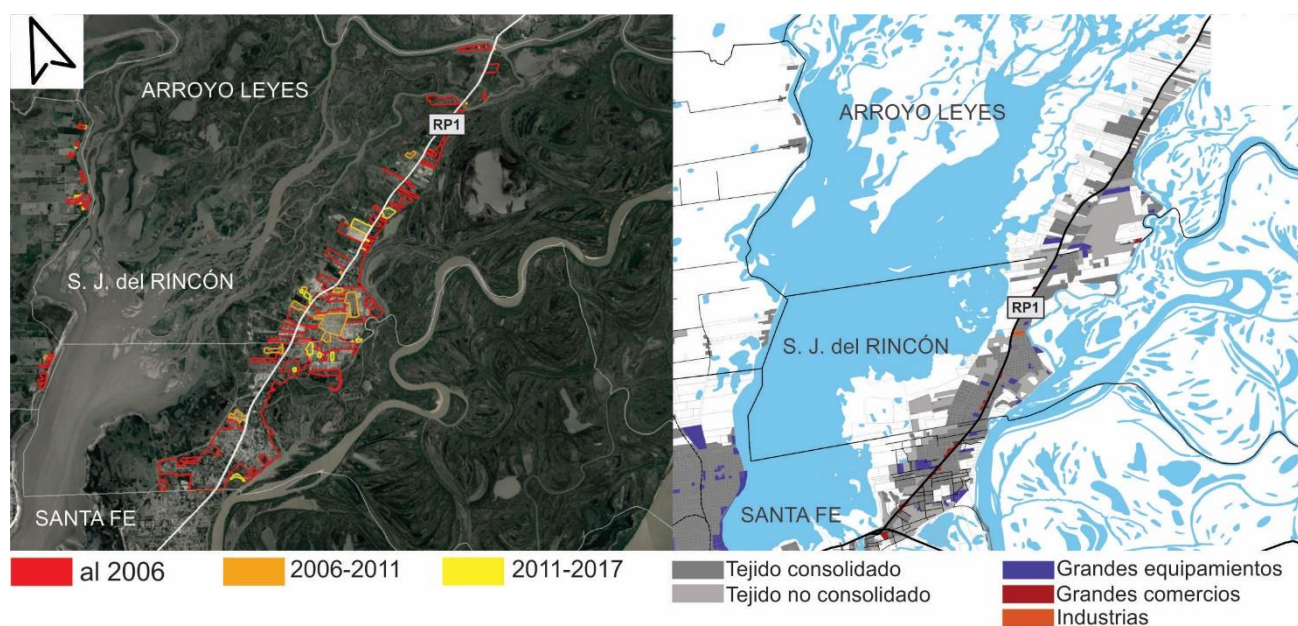


Fig. 03 Crecimiento de la huella urbana en los períodos 2006-11 y 2011-17 (izquierda) y usos del suelo (derecha) en Rincón y Arroyo Leyes, Gran Santa Fe. Fuente: Elaboración propia, 2019.

3.3. Corredores de expansión Sudoeste del Gran Santa Fe

3.3.1. Extensión residencial por agregación de enclaves privados, sin núcleo

Autopista Santa Fe-Rosario AP01, localidad de Santo Tomé.

En terrenos aledaños a la autopista Santa Fe-Rosario, la extensión que avanza sobre el ejido de la ciudad de Santo Tomé -en la margen opuesta del Río Salado-, tiene que ver con la tendencia suburbana residencial vinculada a los Clubes de Campo, Complejos Recreativos Residenciales y Barrios Cerrados, desarrollados en grandes parcelas. Éstos fueron habilitados por legislación municipal sancionada en 1987 (Ordenanza N°1337) y 2003 (Ordenanza N° 2390), que permitió uno y otro tipo de urbanizaciones respectivamente. Sin embargo, fue en las dos últimas décadas donde mayor crecimiento tuvo esta modalidad de residencia. Hay que destacar que, si bien se ubican dentro del ejido de Santo Tomé, responden a una necesidad de la ciudad central -Santa Fe- que demanda este tipo de emprendimientos, donde la presencia de la Autopista como vía de acceso rápido juega un rol fundamental.

3.3.2. Extensión industrial lineal

Autovía Ruta Nacional N°19, localidad de Santo Tomé.

La autovía RN N°19 es un corredor nacional que conecta las capitales provinciales de Santa Fe y Córdoba. En lo que respecta al entorno inmediato de la RMSF-P este corredor, atraviesa la ciudad de Santo Tomé y posee una significativa cantidad de asentamientos industriales. El Plan Director de Santo Tomé (Ordenanza N°818) en 1979 habilitaba un Distrito destinado a "área Industrial", pero fueron demandas muy posteriores las que generaron procesos de consolidación (como la radicación masiva de industrias en el período 2000-2010). Estas dinámicas territoriales, explican localizaciones por desborde de equipamientos, infraestructuras, usos y demandas específicas, que la ciudad central por diferentes motivos no ha podido absorber.

3.3.3. Núcleo consolidado, enclave logístico-industrial y extensión residencial lineal

Ruta Nacional N°11 y Puente Carretero, localidades de Santo Tomé y Sauce Viejo.

La ciudad de Santo Tomé es la más grande en población, extensión y densidad en el sistema RMSF-P, luego de las ciudades centrales (Santa Fe y Paraná). Esta ciudad mantiene relación constante con Santa Fe y se comunican directamente a través del Puente Carretero que forma parte del corredor vial de la RN N°11.

Dentro de esta extensión, también incorporamos la Autopista Santa Fe-Rosario y la continuidad de la RN N°11 hacia el sur, atravesando la localidad aglomerada de Sauce Viejo. Se destaca la presencia de Equipamientos Especiales antiguos y fundantes, de escala metropolitana, como el Aeropuerto Provincial (1955) y el Parque Industrial de 172 ha. (1973), ubicados dentro de la jurisdicción de Sauce Viejo. En su entorno se ha generado una mixtura de usos entre los que se incluyen áreas vacantes, comercios de diversa escala, talleres, industrias, producción agrícola y frutihortícola, lugares de recreación y áreas residenciales con características de barrio jardín. Hay que destacar que los usos residenciales suburbanos completan amplios sectores de esta expansión. Al igual que como sucedió con el corredor RP N°1, en un primer momento las residencias que habían sido concebidas como predominantemente finisemanales o transitorias, en las últimas décadas se han transformado en viviendas de permanencia.

La extensión lineal de la urbanización se ve favorecida por el corredor y a su vez condicionada por el río Coronda al este y al oeste por la presencia de infraestructuras de borde como la Autopista y la vía operativa del Ferrocarril Belgrano Cargas.

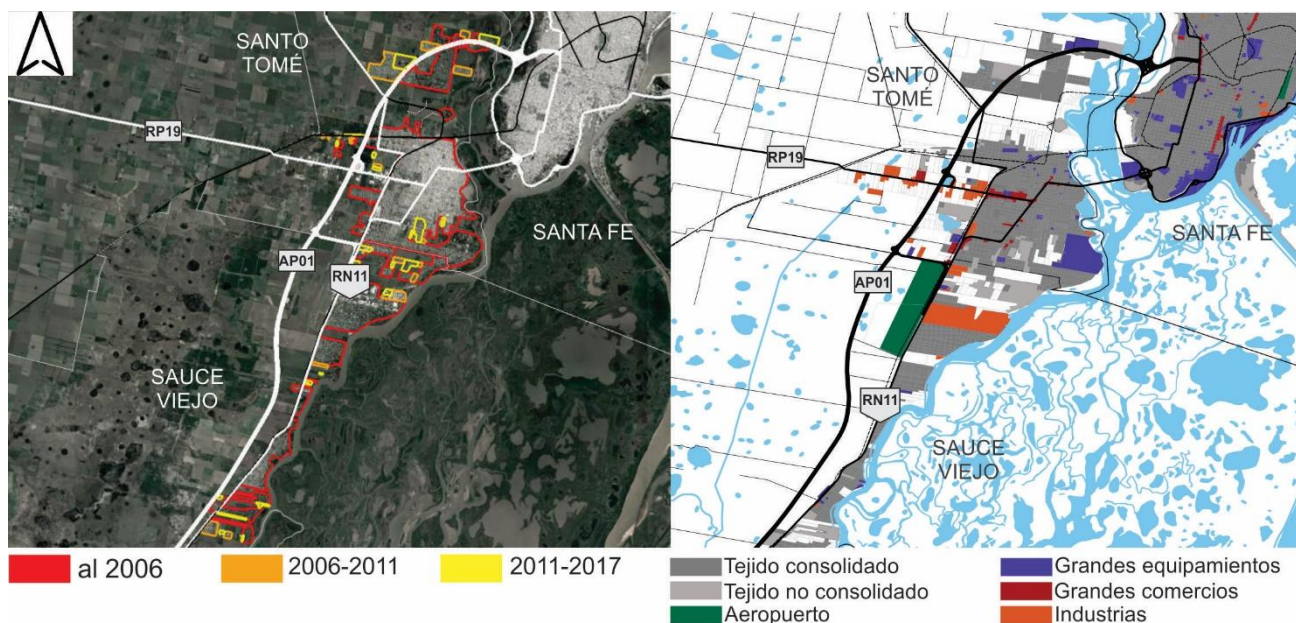


Fig. 04 Crecimiento de la huella urbana en los períodos 2006-11 y 2011-17 (izquierda) y usos del suelo (derecha) en Santo Tomé y Sauce Viejo, Gran Santa Fe. Fuente: Elaboración propia, 2019.

3.4. Corredores de expansión Noreste del Gran Paraná

3.4.1. Extensión industrial lineal y residencial en torno a los núcleos urbanos

Ruta Nacional N°18, localidades de Colonia Avellaneda, Sauce Montrull y San Benito.

La RN N°18 constituye un corredor nacional que atraviesa la provincia de Entre Ríos de este a oeste. A nivel local, a lo largo de este corredor, se reconocen usos industriales y logísticos en una situación de mixtura con los usos residenciales. Por esta vía se accede a las localidades aglomeradas de Colonia Avellaneda, Sauce Montrull y San Benito que actualmente conforman un continuo urbano con Paraná.

Colonia Avellaneda se caracteriza por la expansión del uso residencial de vivienda de gestión pública, incorporando más de 3.000 viviendas en una pequeña localidad aglomerada que ha duplicado su población repentinamente, donde los costos del suelo resultan más económicos que en la ciudad central.

La localidad de San Benito, presenta un núcleo urbano más consolidado y su crecimiento se da como consecuencia de la expansión de este núcleo, aunque también aprovechando la accesibilidad que le brinda dicho corredor. Hay que aclarar que la RN N°18 se encuentra hace unos años en proceso de transformación en autovía hasta la ciudad de Concordia (límite con Uruguay).

3.4.2. Enclave logístico-industrial y extensión residencial lineal

Ruta Nacional N°12, localidades de Colonia Avellaneda, Sauce Montrull y San Benito.

La RN N° 12 es la que nuclea la expansión norte del Gran Paraná permitiendo además llegar a las localidades costeras como Villa Urquiza, de gran valor turístico regional.

El mayor impacto de este corredor lo absorbe la localidad de Sauce Montrull, a través de la incorporación de fragmentos residenciales que se han ido radicando a lo largo del mismo, con mayor impacto en los últimos

años. Por otra parte, este corredor también ha comenzado a impactar hacia el sur, más precisamente en la localidad de San Benito, donde se reconoce una importante incorporación de tierra urbana vinculada a la accesibilidad que dicho corredor permite.

Hacia el sur el corredor tiene una impronta industrial dada por el Parque Industrial y la radicación de otras industrias de gran porte.

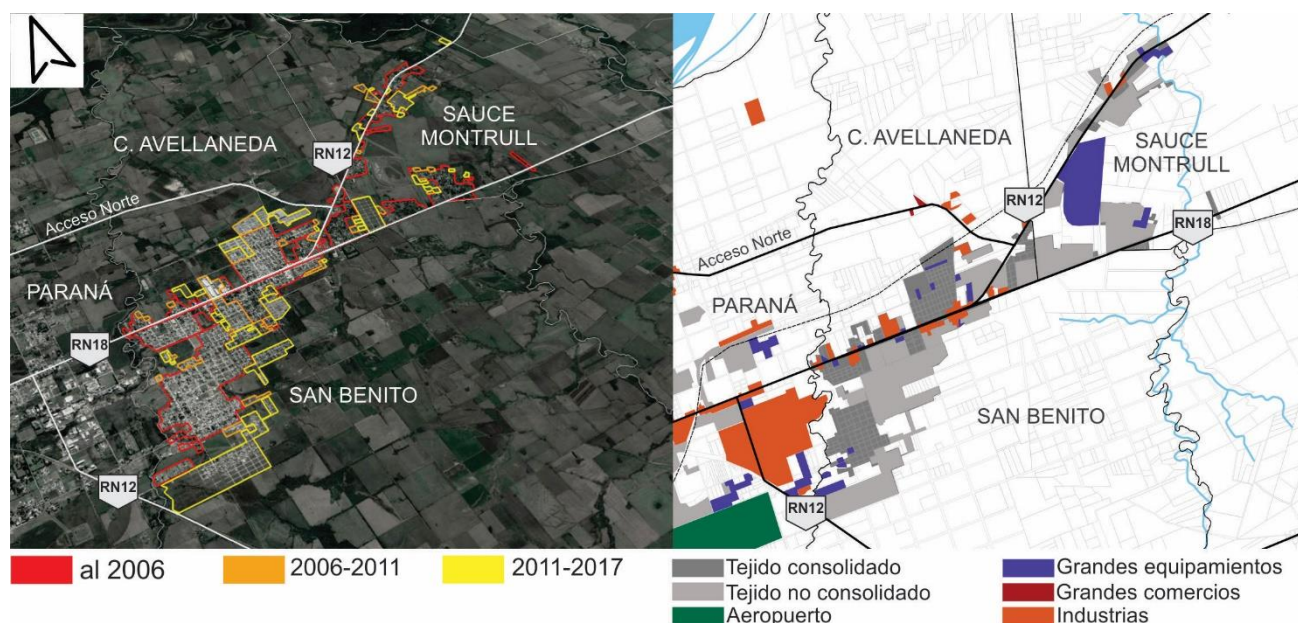


Fig. 05 Crecimiento de la huella urbana en los períodos 2006-11 y 2011-17 (izquierda) y usos del suelo (derecha) en Colonia Avellaneda, Sauce Montrull y San Benito, Gran Paraná. Fuente: Elaboración propia.

3.5. Corredores de expansión Sur del Gran Paraná

3.5.1. Núcleo urbano ligado al ferrocarril, grandes equipamientos y extensión residencial-comercial lineal.

Ruta Provincial N°11, localidades de Oro Verde y Colonia Ensayo.

La RP N°11 nace en Paraná y atraviesa todo el sur de la provincia hasta conectarse con la RN N°12. Dentro del sistema RMSF-P comunica a Paraná con la localidad de Diamante (sub-centro terminal).

Los desplazamientos cotidianos sobre este corredor se deben en parte a la presencia de grandes equipamientos como las sedes universitarias de la Universidad Nacional de Entre Ríos y Universidad Autónoma de Entre Ríos, el Centro de Medicina Nuclear (Oro Verde) y el reciente Hospital del Bicentenario (Paraná). Esto va acompañado de un crecimiento significativo de la población en correspondencia con la incorporación de nuevos loteos residenciales. Sumado a estos procesos hay que aclarar que la infraestructura vial se encuentra en obras de ensanche.

En los últimos años se ha sumado la localidad de Colonia Ensayo a este proceso de conurbación sur de Paraná, conformando un segundo anillo de expansión. Esta localidad ha incorporado de forma acelerada grandes porciones de suelo residencial (ver figura 6) que nada tienen que ver con la dinámica propia de la Colonia, sino más bien con la dinámica especulativa del mercado inmobiliario que avanza sobre aquellos territorios de frágil

regulación urbana y suelo económico. El corredor RP N°11 y su obra de ensanche, juegan un papel clave para el desarrollo de estos emprendimientos fragmentarios, pues asegura la comunicación rápida con la ciudad central.

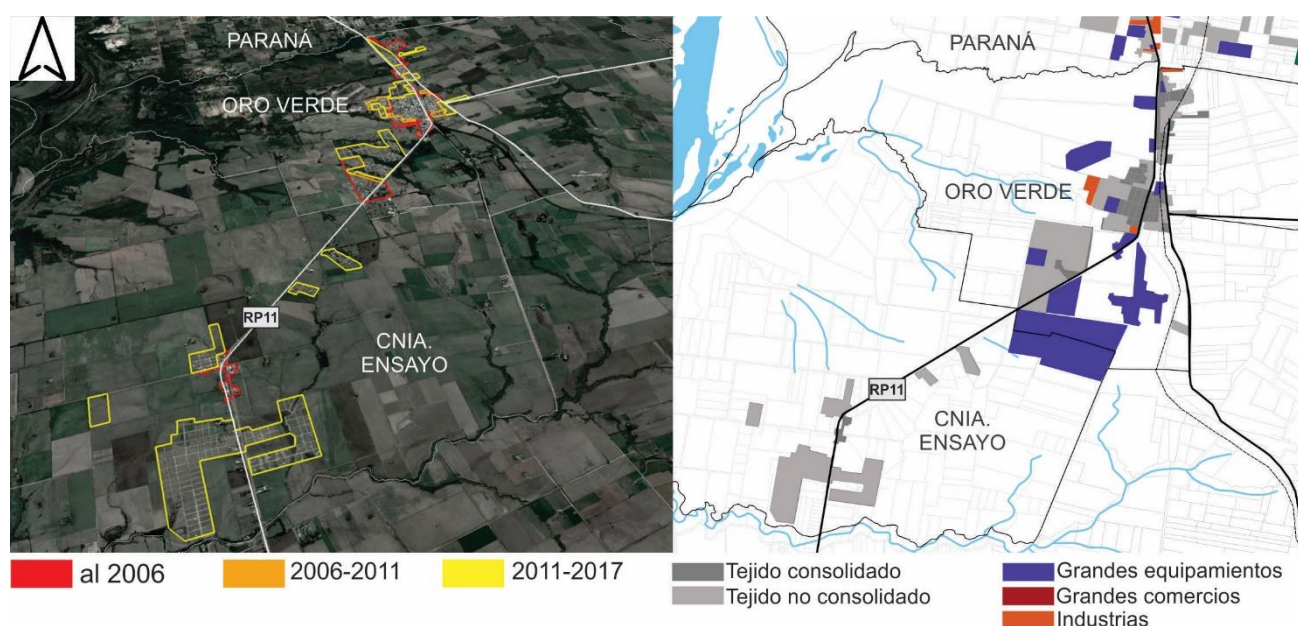


Fig. 06 Crecimiento de la huella urbana en los períodos 2006-11 y 2011-17 (izquierda) y usos del suelo (derecha) en Oro Verde y Cnia. Ensayo, Gran Paraná. Fuente: Elaboración propia.

4. Resultados

4.1. Datos cuantitativos: interpretación

A continuación, se incluyen dos tablas que sintetizan de forma cuantitativa el crecimiento de las huellas urbanas de las diferentes localidades del aglomerado por corredor de expansión. Se incluye también el crecimiento de la población 2001-20103 y la densidad de población 2010.

	Corredores expansión	LOCALIDAD	Sup. urbana 2006	Huella al 2011	% Crecimiento 2006-2011	Sup. urbana 2017	Huella al 2017	% Crecimiento 2011-2017
GRAN SANTA FE	NORTE	Recreo	630,85	684,52	8,50%	785,79	14,80%	
		Monte Vera	283,21	330	16,50%	385,84	16,90%	
	NORESTE	Rincón	813,25	840	3,30%	861,34	2,50%	
		A. Leyes	472,7	554,7	17,30%	597,57	7,70%	

³ Según los datos de los últimos dos censos con los que se cuenta como información oficial del INDEC (Índice Nacional de Estadísticas y Censos).

	SUDOESTE	Santo Tomé	1850,21	1996,97	7,90%	2098,21	5%
		Sauce Viejo	1032	1118	8,30%	1170,76	4,70%
GRAN PARANÁ	NORESTE	Cnia Avellaneda	200,3	253,92	26,80%	299,3	17,90%
		S.Montrull	206,02	231,55	12,40%	309,43	33,60%
		San Benito	314,3	367,66	16,90%	515,36	40,20%
	SUR	Oro Verde	168,7	193,52	14,70%	352,39	82,10%
		Cnia Ensayo	11,1	11,1	0%	216,7	1853%

Tabla 1: Crecimiento de la huella urbana en los períodos 2006-11 y 2011-17 del Gran Santa Fe y Gran Paraná. Fuente: Elaboración propia, 2018.

	Corredores expansión	LOCALIDAD	Población 2001 (INDEC)	Población 2010 (INDEC)	% Crec.pobl. 2001-2010	Densidad pobl. 2010 (hab/Ha)
GRAN SANTA FE	NORTE	Recreo	12798	14205	10,99%	20,75
		Monte Vera	7068	8284	17,20%	25,10
	NORESTE	Rincón	8503	10178	19,70%	12,12
		Arroyo Leyes	2241	3012	34,40%	4,33
	SUDOESTE	Santo Tomé	59072	66133	11,95%	33,12
		Sauce Viejo	6825	8123	19,02%	7,27
		SANTA FE	369589	391231	5,86%	61,28
	TOTAL	466096	501166			
GRAN PARANÁ	NORESTE	C. Avellaneda	2190	3084	40,82%	12,15
		Sauce Montrull	586	837	42,83%	3,61
		San Benito	6771	9324	37,70%	25,36
	SUR	Oro Verde	2548	4333	70,05%	22,39
		Cnia Ensayo	535	543	1,50%	48,92
		PARANÁ	237968	247863	4,16%	43,35
		TOTAL	250598	265984		

Tabla 2: Cantidad de población 2001 y 2010 y densidad de población 2010 del Gran Santa Fe y Gran Paraná. Fuente: Elaboración propia sobre datos del INDEC 2001-10.

La lectura de estas tablas en relación al análisis cualitativo de la expansión por corredores permite sacar algunas conclusiones:

Las provincias se encuentran en diferentes estadios de la expansión urbana, encontrándose el Gran Santa Fe en un proceso más avanzado, donde el boom de la expansión se dio al menos una década antes, por lo que

es posible observar que las localidades del primer anillo se encuentran en una fase de consolidación y reacomodamiento (Santo Tomé y Rincón) o bien de un crecimiento constante como es el caso de la orientación norte, que por las condiciones ambientales del territorio (topográficas e hidrográficas) es la de mayor potencial (Recreo y Monte Vera), siendo las localidades del segundo anillo de expansión las que se encuentran absorbiendo actualmente los procesos más acelerados de crecimiento, como el caso de Arroyo Leyes en la costa.

Las localidades del Gran Paraná presentan en general un importante aumento de población en el período 2001-2010 acompañado de significativos porcentajes de crecimiento de sus plantas urbanas, bajo una modalidad de expansión especulativa de loteos residenciales de baja densidad y en relación a los corredores de accesibilidad. El caso de las localidades del sur resulta el más paradigmático en este proceso, en tanto la localidad de Oro Verde ha sido la que más ha incrementado su población en términos relativos. Sumado a que en la última década la localidad de Colonia Ensayo se ha integrado a esta dinámica extensiva aumentando un 1853% su superficie urbana, donde aún no se cuenta con datos oficiales de población para verificar como ha impactado este proceso.

Se puede observar que las ciudades centrales son las de menor crecimiento de población en términos relativos y que las expansiones avanzan cada vez más lejos de ellas, incorporando nuevos anillos de expansión apoyadas en los corredores viales. Esto genera, en algunos casos, una extensión lineal acompañada de la extensión de los propios núcleos originarios (Recreo, Monte Vera, Oro Verde y San Benito) o tan solo una extensión lineal sin núcleo (Sauce Montrull, Rincón, Arroyo Leyes, Sauce Viejo, Colonia Ensayo) donde el núcleo pasa a ser el propio corredor que además de la accesibilidad garantiza otros servicios, equipamientos y aprovisionamiento.

4.2. Construcción conceptual del “espacio de la vialidad interurbana”

Una relectura y profundización de los patrones reconocidos nos lleva a entender que si bien la expansión urbana, en mayor o menor medida, se ha vuelto una situación común, presenta diferentes particularidades que responden a procesos territoriales complejos. En este sentido y, como dice Indovina (2007) “seguir utilizando el término *ciudad difusa* solo demuestra una pereza intelectual a la hora de observar el fenómeno”. Pues si el territorio y la ciudad están en continua transformación, no vale la pena detenerse en el aspecto más evidente del fenómeno -la dispersión- sino que es conveniente indagar con mayor profundidad en el contenido completo de esta transformación.

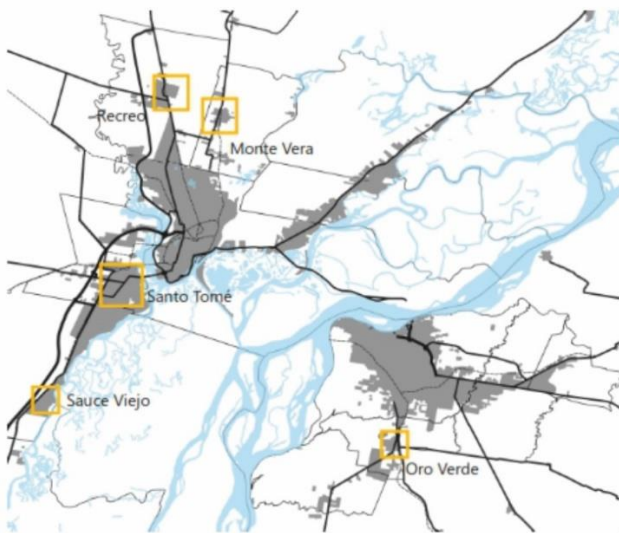
En este trabajo se han reconocido al menos cuatro diferentes dinámicas de relación de la expansión de los tejidos urbanos con los corredores viales regionales:

- Expansión de núcleos tradicionales: Se trata del tradicionalmente crecimiento urbano denominado “mancha de aceite” que se da en torno a núcleos consolidados. En el AMSF-P en particular, estos núcleos se originaron con las Estaciones del Ferrocarril (siglo XIX) y luego con la presencia de ciertos equipamientos de jerarquía, la accesibilidad del corredor vial y la comunicación directa con la ciudad central (Santa Fe o Paraná) mantuvieron un crecimiento más o menos constante.
- Enclaves residenciales: Procesos de expansión urbana residencial en forma de “enclaves” (barrios privados) donde el corredor vial, en general autopistas, solo cumple una función conectiva, de acceso a cada enclave y comunicación rápida con la ciudad central, proveedora de la vida urbana.
- Áreas especializadas: Expansión lineal a lo largo de un corredor con usos y actividades específicas como la industria, la logística o grandes mayoristas. El corredor vial se limita a una función conectiva y

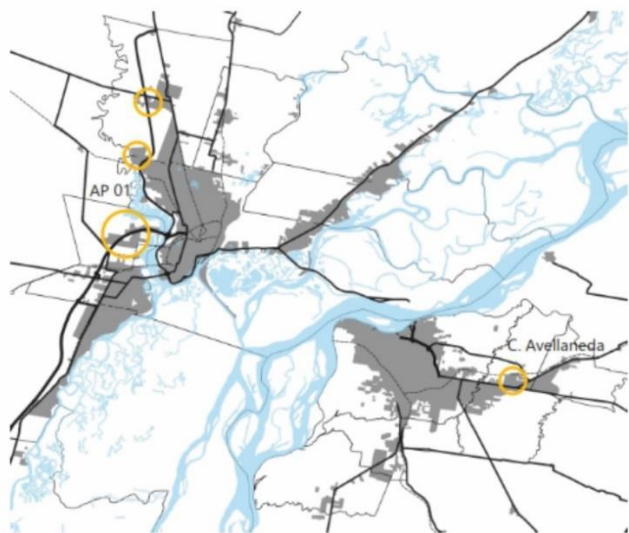
aprovecha la “visibilidad” que aporta la escala metropolitana/regional del mismo, en general lo constituye una autopista o autovía.

- Vialidad interurbana: Aquellas áreas urbanas que han comenzado a crecer en torno a la vialidad, quedando el corredor incluido en la vida urbana y como soporte de la misma, integrando diferentes actividades de la vida cotidiana (comercio, servicios, esparcimiento, etc.) y a su vez manteniendo la dinámica regional del tránsito pasante, generando importantes interferencias. Son en general rutas con semáforos, que reciben obras de ensanche como respuesta a los requerimientos del tránsito.

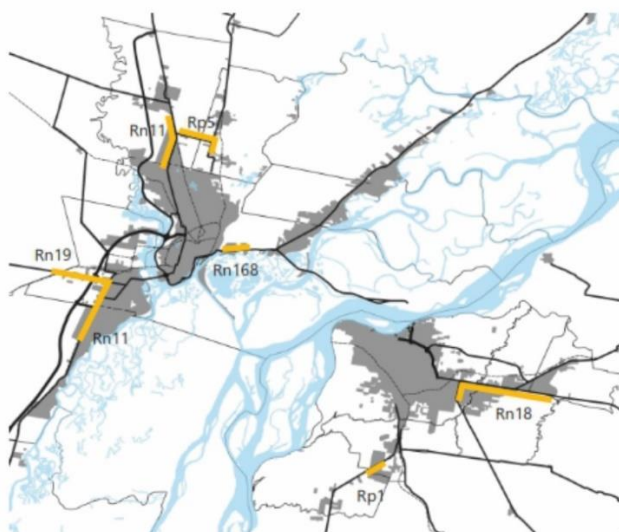
 **NÚCLEOS CONSOLIDADOS**



 **ENCLAVES RESIDENCIALES**



 **ÁREAS ESPECIALIZADAS**



 **ESPACIO DE LA VIALIDAD INTERURBANA**

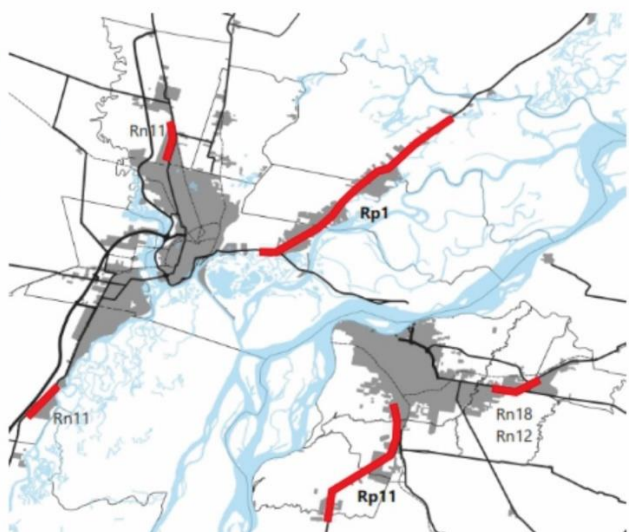


Fig. 07 Dinámicas de relación entre “expansión urbana” y “corredores metropolitanos” reconocidas para el AMSF-P. Fuente: Elaboración propia, 2019.

Esta última categoría es la que permite construir el concepto de “espacio de la vialidad interurbana”, como espacio cotidiano (Crawford, 2014) pero también como espacio vivido (Soja, 1999). Un espacio del desplazamiento cuya identidad no puede ser fija sino, por el contrario, está en constante dinamismo.

El “espacio de la vialidad interurbana” es un espacio híbrido de dinámicas de movilidad regional y de vida local, que rompe con cualquier perspectiva dual local-regional, urbano-rural y plantea un territorio-red (Haesbaert, 2004) de conflictividad y coexistencia, inherente a este espacio de dinámicas aparentemente incompatibles.

No es ni ruta, ni calle, ni avenida, pero es lugar de vida y de conflicto. Es un centro lineal, una congestión, un desasosiego. Inestable, no secuencial, abierto, hecho de múltiples posibilidades de relación y de producción de sentido “La calle de la carretera no se proyecta”. (Domínguez, 2010)



Ruta Provincial N°1, Gran Santa Fe

Ruta Provincial N°11, Gran Paraná

Fig. 08 Fotografías representativas del espacio de la vialidad interurbana en el AMSF-P. Fuente: Tomadas por la autora, año 2018-19.

5. Conclusiones y aspiraciones futuras

El proceso de expansión urbana caracterizado por la dispersión de fragmentos de urbanización de baja densidad se ha vuelto un problema común de muchas ciudades y sistemas urbanos, del cual la región urbana intermedia Santa Fe-Paraná no ha quedado exenta. En este contexto, los corredores viales juegan un rol clave generando las condiciones necesarias para la expansión de la urbanización en territorios cada vez más alejados de los centros urbanos. Así se reconocen fragmentos urbanos “sin centro” pero “con vialidad”, que muchas veces actúan como “centro” de las interacciones y apropiaciones locales o bien propician la consolidación de algunas actividades productivas, comerciales y/o de servicios. De este modo comienzan a superponerse a las dinámicas regionales propias del corredor vial (ruta o carretera), micro-dinámicas locales que dan lugar a la producción de interferencias e incompatibilidades de usos en una misma pieza vial de velocidad.

Las técnicas urbanísticas tradicionales han permitido registrar de forma cuantitativa los volúmenes de expansión del área aglomerada AMSF-P que verificaron la ineludible relación entre la expansión y la situación de oportunidad del acceso a las vialidades, que a medida que se perfeccionan técnicamente permiten expandir aún más las áreas urbanas, acortando los tiempos de viaje. Sin embargo, estas técnicas no dan cuenta de las dinámicas locales de la vida cotidiana de las personas que habitan estos espacios de vialidad interurbana. Como afirma Andrea Gutiérrez (2009) -en línea con las indagaciones que se desprenden del *mobility turn*- el cambio de paradigma en la movilidad parte de considerar al sujeto como ente activo poseedor de un capital de movilidad que conjuga competencias personales inscriptas en el capital socio espacial global. Resulta para ello necesario recoger y revalorizar lo subjetivo y la dimensión cultural, para lo que propone (Gutiérrez, 2017) el trabajo de campo y la incorporación de técnicas cualitativas -poco frecuentes en los estudios de transporte- como las entrevistas de vida cotidiana y movilidad, los mapas mentales, análisis del discurso, entre otros.

Tras estas conclusiones, este trabajo se plantea como aspiración futura la construcción de técnicas y adaptación de instrumentos de registro que permitan conceptualizar la observación para registrar e interpretar aquellas micro-dinámicas locales, materiales e inmateriales, vinculadas al espacio de la vialidad interurbana, de modo de profundizar en la caracterización de los patrones de relación ya reconocidos.

Bibliografía

ABBA, A. (2010). *Metrópolis argentinas: agenda política, institucionalidad y gestión de las aglomeraciones urbanas interjurisdiccionales*. Martínez: Café de las Ciudades.

Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas, 2010. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos de la República Argentina.

BALLENT, A. (2005). Kilómetro Cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta. Buenos Aires. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, 27, 107-1377.

BELLET, C. y LLOP, J.M. (2004). Miradas a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias. *Geo Crítica / Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales* (Universidad de Barcelona). Vol VIII, 165.

CRAWFORD, M. (1989). Difuminando los límites: espacio público y vida privada. En RAMOS, M. (edit. 2014), *La calle moderna en 30 autores contemporáneos* (123-133). Barcelona: Ediciones UPC.

DOMINGUES, A. (2010). La Calle de la Carretera: El exotismo en el viejo Portugal. En RAMOS, M. (edit. 2014), *La calle moderna en 30 autores contemporáneos* (261-271). Barcelona: Ediciones UPC.

GUTIÉRREZ, A. (2009). Movilidad o inmovilidad: ¿qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos. XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano, Buenos Aires, Marzo-abril. — (comp.) (2017): *Manual sobre metodologías de estudio aplicables a la planificación y gestión del transporte y la movilidad: recomendaciones sobre el uso de herramientas cuali-cuantitativas de base territorial*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Eudeba.

HAESBAERT, R. (2004). *O mito da desterritorializacao*. Río de Janeiro: Ed. Bertrand.

INDOVINA, F. (1990). La ciudad difusa. En RAMOS, M. (edit. 2005) *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Barcelona: Ediciones UPC. — (2007): La metropolización del territorio. En FONT, A. (ed.) *La explosión de la ciudad. Transformaciones territoriales en las regiones urbanas de la Europa Meridional*. Ministerio de Vivienda, España,

LLOP, J. M. (1999) Ciudades intermedias y urbanización mundial. Lleida: Ajuntament de Lleida, UNESCO, UIA, Ministerio de Asuntos Exteriores de España.

MONTEJANO, J. A. (2010). Metropolización del territorio y regiones urbanas intermedias. El caso del ámbito central del Camp de Tarragona 1977/2008. Barcelona: Tesis doctoral UPC.

SECCHI, B. (1989) El espesor de la calle. En RAMOS, M. (edit. 2014), *La calle moderna en 30 autores contemporáneos* (203-209). Barcelona: Ediciones UPC.

BRUNER, J. (1961). El proceso de la educación. México: Uteha. — (1985): En busca de la mente. México: Fondo de Cultura Económica. (1988): Desarrollo cognitivo y educación. Madrid: Morata.