

ENTRE LA POTENCIALIDAD Y LA FRAGMENTACIÓN: INFRAESTRUCTURAS DE MOVILIDAD EN EL ÁREA METROPOLITANA SANTA FE-PARANÁ

Santiago Jaquelina^A

^A*Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo UNL*

Área: Arquitectura, Urbanismo y Diseño

Sub-Área: Arquitectura y Urbanismo

Grupo: Y

Palabras clave: área metropolitana, infraestructuras, movilidad

INTRODUCCIÓN

Los avances que aquí se presentan corresponden al proyecto de Tesis de la Carrera de Doctorado en Arquitectura (FADU-UNL) cursado a través de una Beca de Posgrado Grupo I para docente de UNL, proceso iniciado en 2015.

Esta investigación se encuadra en la disciplina urbanística y parte de la noción de “movilidad” como debate contemporáneo. Bajo este marco focaliza en el estudio de la configuración de las redes viales metropolitanas que conectan nuevos escenarios periféricos en transición, tomando como caso de estudio el área metropolitana Santa Fe-Paraná (AMSF-P).

Se reconoce una situación problemática que tiene su génesis en la desestimación del factor urbano, social y simbólico del territorio a la hora de incorporar nuevas infraestructuras viales; lo que se denomina como “visión funcionalista”. Tras esta situación se ha detectado que los sistemas viales generan diferentes impactos en el territorio, moviéndose entre dos polos: por un lado el de la “fragmentación” y nula inserción en el medio urbano, y por el otro el de la “potencialidad” en tanto se reconoce su riqueza propositiva como elemento estratégico para la urbanización y ordenación de los territorios de baja densidad. Se intentará mostrar esto mediante algunos casos testigos.

Se plantea como hipótesis de trabajo que el desarrollo de infraestructuras de movilidad metropolitanas que se insertan en un proceso de expansión urbana, se constituyen positivamente como elementos conectivos que favorecen el desarrollo de los procesos sociales y económicos, pero simultáneamente, si se diseñan bajo la primacía de la premisa funcionalista pueden generar como contrapartida segregación socio-espacial.

METODOLOGÍA

La metodología se constituye en un método mixto cuali-cuantitativo, que permite abarcar un entendimiento complejo y profundo de la relación entre infraestructuras de la movilidad y fragmentación urbana, mediante la reconstrucción histórica de esta relación, la incorporación del enfoque del urbanismo reticular y la percepción de los

Proyecto: “La movilidad urbano-territorial: un condicionante de la equidad y pro actividad ciudadana. El caso del área metropolitana Santa Fe-Paraná”. Beca de Posgrado para Docentes UNL, grupo I, Carrera de Doctorado en Arquitectura FADU-UNL, Cohorte 2015.

Director del proyecto: Dr. Est. Alicia Picco

Director del becario/tesista: Dr. Mg. Arq. Mirta Soijet

actores principales: los ciudadanos que habitan la ciudad.

La viabilidad de la presente investigación radica en la revisión bibliográfica de fuentes primarias y secundarias acerca de autores que trabajan la temática de la movilidad, el cursado de seminarios específicos de doctorado, la participación en el proyecto de Investigación “Observatorio Urbanístico del AMSF-P”¹ y la asistencia a diferentes eventos científicos que aportan las herramientas metodológicas.

Por otro lado también es fundamental para el desarrollo de la investigación, las indagaciones en organismos oficiales nacionales (INDEC, Vialidad Nacional, Plan Estratégico Territorial, etc.), provinciales (Planes Estratégicos, y Vialidad Provincial), municipales o comunales (Planes urbanos, Ordenanzas, datos estadísticos de relevamiento propio, bases de datos, etc.) provenientes de los registros locales. A tales fuentes, se suman datos propios recolectados en el marco de relevamientos a partir de imágenes satelitales y verificaciones in situ.

Estas fuentes permiten la elaboración de un diagnóstico del esquema general del sistema ferroviario existente en el área de estudio con sus demandas de conectividad y su proyección futura, profundizando en algunos casos de interés para la investigación.

PRESENTACION DEL CASO

Se trata de un ámbito urbano-rural, que reconoce como particularidad la “duplicación” de su ciudad central en dos núcleos urbanos –Paraná y Santa Fe-, cada una con localidades aglomeradas a su alrededor, ciudades perimetrales al esquema definido y una serie de pequeñas localidades en el anillo interior.

Actualmente podemos hablar de una complejización del sistema en la medida que algunos componentes van adquiriendo mayor “protagonismo” en el esquema general, por diversas razones: pautas culturales ya instaladas de valorización de la periferia metropolitana –cada vez más alejada- como espacio para residir, algunas mejoras o cualificación de la conectividad que operan como condición de posibilidad de los desplazamientos pendulares, generados por la deslocalización vivienda-trabajo y el perfil “atractivo de población” de ciertos núcleos por su especificidad vinculada a una actividad. (Soijet M. y otros., 2015)



Figura 1: Izquierda: Plano de infraestructuras ferroviarias existentes en la RMSF-P. Derecha: Plano de proyectos para las infraestructuras ferroviarias de la RMSF-P. Elaboración propia.

¹ Proyecto de Investigación “Observatorio Urbanístico del Área Metropolitana Santa Fe-Paraná (AMSF-P): Sistema de información para la generación de nuevos conocimientos técnicos con aplicación a las problemáticas urbano-territoriales del área” (PI CAI+D UNL 2011). Directora: Dr. Mg. Arq. Mirta Soijet.

Como se puede observar en la figura 1 del lado izquierdo, el esquema vial muestra, en primer lugar una diferenciación en la macroforma de los mismos, en cada provincia. Entre Ríos claramente se identifica con la radioconcentricidad en cambio Santa Fe muestra un esquema de red; que no implica que el funcionamiento respete tal configuración forzada por la presencia del Río Salado.

En el caso de Santa Fe hay que aclarar que las vías del ferrocarril se encuentran en desuso en lo que respecta al transporte de pasajeros, apenas se utilizan con muy baja frecuencia para algunas cargas. Es decir que ese nivel alto de conectividad que muestra el trazado del ferrocarril, que alguna vez tuvo la región y que acompañó e impulsó la formación de muchas de las localidades, se ha perdido.

En el caso de Entre Ríos se reconoce la presencia de una “circunvalación” territorial con la traza de las rutas RN N° 131, RP N° 32, RN N° 12 y el ingreso a Hernandarias; lo que define un arco pasante por las ciudades reconocidas por este Observatorio como “terminales”, sin necesidad de pasar por la ciudad central de Paraná, situación que no sucede en Santa Fe.

En cuanto al esquema de vialidad prevista para el sector (figura 1, grafico de la derecha), se reconoce una significativa cantidad de proyectos, sobre todo en la provincia de Santa Fe. Esto responde al crecimiento que se viene manifestando en la región, aunque se sabe que algunos de estos proyectos se vienen prometiendo desde hace unos 20 años, como es el caso del nuevo puente Santa Fe-Santo Tome y la nueva conexión Santa Fe-Paraná.

La visualización de este “nuevo” sistema que se forma con las infraestructuras proyectadas, permite observar que no se introducen mejoras sustanciales al sistema existente, que reconoce una impronta materializada en una concentración morfológica y funcional hacia las ciudades centrales de Santa Fe y Paraná. De este modo, obras (imprescindibles sin duda) como la autovía RP N°1, el nuevo puente a Santo Tomé, la conversión en autopista de la RN N°18, tienden a reforzar ese esquema de embudo.

Se evidencia la intención de reforzar la vinculación este-oeste, no solo con la nueva conexión sino también con la conversión en autovía de la RN N°18 y el proyecto de la RP N° 70.

En el caso de Santa Fe, se va consolidando el atravesamiento norte (San Justo – Reconquista) sur (Rosario-Buenos Aires) primero con la construcción de la autopista Santa Fe-Rosario y ahora con la inminente concreción de una autopista San Justo-Santa Fe, con expectativas de seguir creciendo hacia el norte en el futuro.

En Entre Ríos, el Proyecto de Autovía en la RN N°12 en el tramo Paraná-Crespo y la optimización la RN N°18 entre Paraná y Viale implicaría una mejora sustancial en la conexión de las localidades del sureste. Sin embargo se observa que no existen propuestas para mejorar la necesaria conectividad Norte-Sur.

CONCLUSIONES

Se llega a la conclusión de que la incorporación de infraestructuras viales metropolitanas no se deben justificar solo en la necesidad de permitir desplazamientos a velocidades elevadas sino además por la búsqueda de un uso más racional del suelo, y de una organización más eficiente de los distintos tipos de desplazamientos, dando respuesta simultáneamente a necesidades conectivas y de distribución y convirtiendo su propia solución formal en elemento de articulación y formalización urbanas. Para ello es necesario:

- Considerar como punto de partida el área de inserción de la nueva infraestructura, las características de su tejido y de sus prácticas sociales. Esto lleva a la adecuación y ajuste de los parámetros técnicos de diseño

necesarios en función del carácter urbano, suburbano o rural de ese territorio.

- Tener en cuenta la proyección a futuro del área de inserción, entendiendo que estas infraestructuras actúan como potenciales urbanizadoras, es preciso adelantarse.
- Entender que la introducción o mejora de las infraestructuras no puede por sí sola resolver los problemas de ruptura entre los elementos próximos, se requiere de una articulación entre la macro escala de la infraestructura y la escala local.
- Asumir que se requieren obras complementarias a la infraestructura vial para su acertada inserción, que permitan contrarrestar los efectos de corte que producen estas infraestructuras.

Por otra parte también podemos decir que los proyectos viales relevados para el futuro del área metropolitana evidencian acciones sectoriales denotando una ausencia de conciencia metropolitana. La tendencia histórica de construcción de la vialidad a modo de embudo hacia Santa Fe y Paraná, persiste y se acentúa.

Ante esta situación, resulta inminente la necesidad de incorporar la noción de “red de ciudades” a escala regional como mecanismo progresivo de integración. Ello requiere de políticas de descentralización que permitan la creación de nuevas centralidades (nodos) para dinamizar la región.

BIBLIOGRAFÍA BÁSICA

Alcalá L. I., 2004. “Hacia la asimilación de las vías segregadas en el ámbito urbano. El caso de las Rondas de Dalt y del Litoral en Barcelona.” Tesis doctoral, Departamento de Urbanismo y Ordenamiento del territorio. Universidad Politécnica de Catalunya.

Blanco J., 2009. Redes y territorio: articulaciones y tensiones. Ponencia presentada en el XII Encuentro de Geógrafos de América Latina, Montevideo, Uruguay.

Dematteis G., 1998. “Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas”. En: Monclús, F.J. (ed.), *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias*, Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona.

Dupuy G., 1998. *Urbanismo de redes. Teorías y métodos*. Oikos-Tau. Barcelona

Gutiérrez A., 2008. “Geografía, transporte y movilidad”. En: *Espacios de Crítica y Producción*, N°37, FFyL-UBA, Buenos Aires.

Herce Vallejo M. y Magrinya F., 2013. *El espacio de la movilidad urbana*. 1º ed. Café de las Ciudades, Buenos Aires.

Mantovani G., 2010. “Procesos expansivos de la urbanización en Santa Fe. Los casos singulares de la expansión interior y fluvial, y sus planes particulares (1967-1980)”. Tesis de Maestría en Gestión Urbana municipal y comunal. FADU-UNL, Santa Fe.

Miralles-Guasch C., 2002. *Ciudad y Transporte: el binomio imperfecto*. Ed. Ariel Geografía, Barcelona.

Reinheimer B., 2012. “Ciudades en red, territorio equilibrado. Un horizonte estratégico para la Región Capital, Santa Fe, Argentina”. En: *Revista Pampa* N°8. UNL-UdelaR.

Soijet M. 2015. “Ciudad y planificación: las dimensiones material y político-gestional. El caso del área Santa Fe-Paraná a finales del siglo 20.” Tesis Doctoral. Universidad Nacional de Entre Ríos.

Soijet M. y otros., 2015. Santa Fe-Paraná en el inicio de la consolidación metropolitana. En *Observatorio Urbanístico Área Metropolitana Santa Fe-Paraná* N° 07, julio 2015, Santa Fe: ed. FADU-UNL. p. 5-16.

Solà-Morales M., 2008. “Para una urbanidad material” en: *De cosas urbanas*. Editorial Gustavo Gili, Barcelona.