

07

La experiencia del movimiento
como una lectura posible del paisaje dinámico



Isla Berduc

32

Río Iradero
viejo

Río Colastiné

ALVIAD 9

PUENTE

El presente artículo de reflexión se desprende de las indagaciones de una tesis doctoral en curso, donde se vinculan las nociones de «paisaje» y «vialidad», para avanzar hacia la construcción de la «percepción del paisaje en movimiento». El componente empírico consiste en el viaje por una ruta local, tomando al recorrido como fuente primaria de conocimiento fenomenológico; y el relato de dicho itinerario, como la estructura narrativa y herramienta crítica. El objetivo es dar cuenta de que los desplazamientos por las vialidades interurbanas pueden constituir un valioso recurso de percepción y apropiación del paisaje, en línea con una concepción dinámica del mismo. Como conclusión se reconoce un espacio rico en escenarios paisajísticos y potencialidades sensoriales. Un juego entre lo que se ve y lo que no: el avistaje y el ocultamiento repentino de las masas de agua. Finalmente, la realización del itinerario deja muchas expectativas en relación al aprovechamiento de este paisaje, procurando superar la instancia de escenario a ser contemplado, para poder pasar a concebir al paisaje como elemento clave que forme parte material del proyecto de la vialidad.

The experience of the movement as a possible reading of the dynamic landscape.

The present article of reflection is the result of the research of an ongoing doctoral thesis, where the notions of «landscape» and «road» are linked, which advance towards the construction of the «landscape-in-movement perception». The empirical component consists in journey through a local route, taking it as a primary source of phenomenological knowledge; and the description of the itinerary, as the narrative structure and critical tool. The objective is to account for the fact that displacements along interurban roadways can constitute a valuable resource of perception and appropriation of the landscape, in line with its dynamic conception. As a conclusion, there is a recognition of a space rich in landscape scenarios and sensorial potentials. A game between what is seen and what is not: the sighting and sudden concealment of water bodies. Finally, the completion of the itinerary leaves many expectations in relation to the use of this landscape, trying to overcome the instance of a scenario to be contemplated, to can be conceive the landscape as a key element which forms a material part of the road project.



Autora

Arq. Jaquelina Paola Santiago

Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo
Universidad Nacional del Litoral
Argentina

Palabras claves

Espacio
Percepción
Representación
Viaje
Vialidad

Key words

Space
Perception
Representation
Journey
Road

Artículo recibido | Artigo recebido:

31 / 03 / 2019

Artículo aceptado | Artigo aceito:

20 / 06 / 2019

Email: jaquelinasantiago.arq@gmail.com

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo es una síntesis reflexiva de un abordaje empírico–conceptual sobre la «percepción del paisaje en movimiento», donde la noción de «paisaje» se vincula con las «infraestructuras viales», brindando una conceptualización transversal dentro del marco teórico de una tesis doctoral en curso: «La vialidad interurbana como espacio de relaciones y dinámicas regionales y locales de la expansión urbana».¹ (Fig. 01)

Resulta necesario primero aclarar que existen dos maneras bien diferenciadas de abordar la relación entre infraestructuras viales y paisaje: la percepción de la infraestructura en el paisaje y la del paisaje desde la infraestructura. El primer caso está asociado a la alteración y relación que la infraestructura establece con el paisaje, que puede ser armónica, de destaque o de conflicto. El segundo caso está ligado a la visión sintética alcanzada mediante el distanciamiento y el movimiento vinculado a la circulación por esa vía, y es el que se desarrolla en el presente trabajo.

La decisión de tomar las infraestructuras viales como medio de análisis y relación con el paisaje se fundamenta en que los «caminos», así como la «morada», constituyen componentes esenciales del «habitar»; y, como dice Aguiló: «poseen profundas conexiones simbólicas que las sitúan en primer plano de las referencias vitales del ser humano» (2010:18).

Se parte de entender a los caminos como medio principal en nuestra construcción perceptiva del entorno, piezas estructurales que atraviesan el territorio permitiendo o negando determinadas áreas del mismo y dotándolo de significado.

Sin embargo, en la actualidad podemos advertir una tendencia hacia una concepción utilitarista del espacio, donde conducir un automóvil se ha convertido en un acto mecánico y rutinario que ignora cualquier posibilidad perceptiva del sentido de variación que el movimiento supone. El desarrollo de los medios de transporte asociado a la expansión urbana de aspecto estandarizado se ha ido apropiando de la experiencia del lugar. Los entornos cotidianos de la ciudadanía se han descontextualizado, al mismo tiempo que el viaje ha ido perdiendo su capacidad de relacionar al ciudadano con el territorio que atraviesa. Si bien es cierto que para ello se han construido verdaderos caminos escénicos que

atraviesan montañas o costas marítimas, cualquier itinerario de ruta, por más intrascendente que pueda ser para una mirada superficial, es parte del resultado de procesos históricos, geográficos, naturales y antrópicos. Procesos que revelan valores esenciales relacionados con los rasgos culturales que motivaron su construcción.

En este contexto, el presente trabajo se propone demostrar, a través de una serie de argumentos teórico–conceptuales y el relato de una experiencia de viaje² por la Ruta Nacional N° 168, vía local y nexos de comunicación del área metropolitana binuclear Santa Fe–Paraná, que los desplazamientos por las vialidades interurbanas pueden constituir un valioso recurso de percepción del paisaje, aprehensión de sus valores culturales y potenciación no solo de las visuales sino también de la apropiación del mismo, en línea con una concepción dinámica del paisaje.

En lo que respecta a la metodología, se basa en la experiencia empírica del «recorrido» en automóvil por dicha ruta, recogiendo los atributos del «andar» (Careri, 2003) y tomando al recorrido como la fuente primaria de conocimiento fenomenológico. A su vez, intervienen los medios de registro y representación que dan forma a ese conocimiento: las notas, los mapas y los registros audiovisuales que materializan las impresiones mentales, y registros memoriales. Por lo tanto, el «recorrido» constituye la práctica experimental como fuente primaria y el «relato» aporta la estructura narrativa de la experiencia pero también es la herramienta crítica. De hecho, la elección del itinerario no es arbitraria, es decantada de un enfoque de estudio donde la conflictividad de los espacios indefinidos de la metropolización son el objeto de conocimiento movilizador de las búsquedas metodológicas. Esta perspectiva nos abre una puerta a la exploración del paisaje desde la sensibilidad y las dinámicas corporales de los sujetos, poniendo en crisis la idea de posicionalidad, distancia y observador.

1. Doctorado en Arquitectura. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Universidad Nacional del Litoral. Cohorte 2015.
2. Viaje motivado tras el cursado del seminario de doctorado «El paisaje como construcción cultural (FADU–UNL, 2017)» del Dr. Miguel Anibarro, partiendo de una combinación de aportes teóricos que responden a una de las propuestas temáticas del seminario: «recorrido y visión» (Anibarro, 2016).
3. La concepción tradicionalista que criticaba Sauer (1965) se basaba en una relación unívoca, donde el agente era la naturaleza física; el hombre solo tenía dos reacciones: la adaptación o la desaparición.
4. «a) por «paisaje» se entenderá cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos» (Convenio Europeo del Paisaje, Cap. 1, Art. 1°).

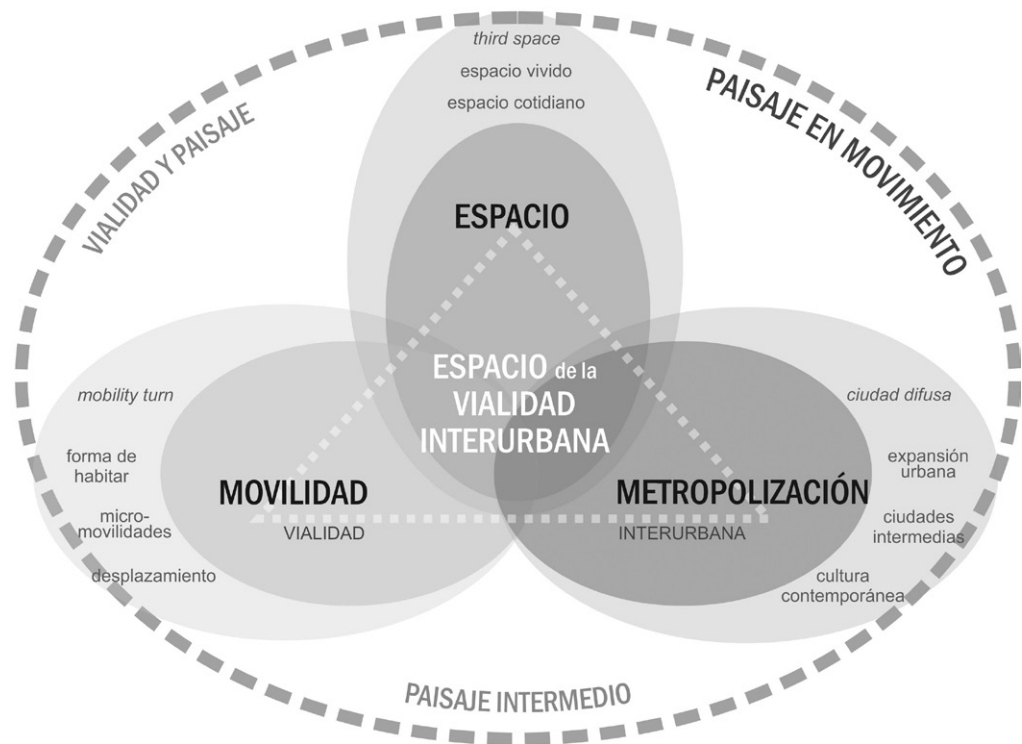


FIGURA 1 | Esquemización del marco teórico de la investigación doctoral que da soporte al trabajo. Fuente: Elaboración propia, 2018.

PRINCIPALES ASPECTOS TEÓRICOS

El paisaje en su concepción dinámica

Se parte de una concepción de «paisaje» que se alinea con la crítica del paradigma dominante de la geografía positivista, que refutaba Carl Sauer (1965) al suponer una relación biunívoca entre hombre y ambiente natural, en donde ambos se modifican mutuamente.³ Para Sauer, el paisaje natural y el cultural (tradicionalmente propios de la geografía física y la geografía humana) no aparecen disociados sino al contrario. Los trabajos del hombre se expresan en el paisaje cultural y puede haber una sucesión de estos paisajes correspondiente a una sucesión de culturas. En cada caso, se derivan del paisaje natural, con el hombre y su lugar en la naturaleza como un agente distintivo de modificación (Sauer, 1965). Y ello en tanto podemos aproximarnos a una idea de paisaje en términos de sus relaciones con el tiempo y el espacio, pues se encuentra en un continuo proceso de desarrollo, o de disolución y reemplazo.

Desde esta perspectiva, el paisaje es una realidad plural y dinámica; y nuevamente en palabras de Sauer, se hablaría de «paisajes superpuestos».

Tiempo después, la promulgación y entrada en vigor del Convenio Europeo del Paisaje (Florenza, 2000 y ratificado en 2008) retoma y refuerza esta concepción de Sauer, que de algún modo actuó como semillero teórico para la actualización de las teorías en torno al paisaje planteado como componente de la calidad de vida y elemento de identidad esencialmente dinámico.

El Convenio supuso una revolución en la forma tradicional de entender el paisaje, primero por definirlo como «todo el territorio»⁴ y no solo aquellos sitios considerados «escénicos» o de «valor ecológico»; esto incluye a los espacios de la vida cotidiana, los espacios agrícolas, los paisajes urbanos y periurbanos. Segundo, porque los organismos quedan comprometidos no solamente en la protección de espacios sino a trabajar en la gestión, la planeación y la intervención, asegurando un provecho social y colectivo. Y por último, porque

lo posiciona como una construcción social, con una enorme carga cultural, repleto de valores tangibles e intangibles, que influye en la calidad de vida de la gente y en su futuro.

Entender al paisaje como una red de relaciones (Avilés Arias, 2016) permite trascender las concepciones dualistas que tienden a dividir un interior humano de un exterior naturaleza. En tanto el paisaje no es ni la misma naturaleza, ni un atributo propio del hombre, sino que está con nosotros, forma parte de nosotros así como nosotros de él (Ingold, 2000). A raíz de este giro conceptual, el paisaje ya no es presentado como un elemento estático, al modo de una postal fotográfica, sino como algo vivo y dinámico, en constante transformación y resignificación.

Percepción del paisaje en movimiento

En el ámbito disciplinar (arquitecto-urbanista) se destaca la figura de Kevin Lynch, quien ha sido un estudio de las maneras en que el ciudadano imagina la ciudad desde la perspectiva de la configuración física, haciendo hincapié en cómo la imagen percibida varía significativamente en función del modo o hábito de recorrerla y de la formación y preferencias del propio individuo. A este respecto, *The view from the road* (Appleyard, Lynch y Myer, 1964) resulta la obra de mayor riqueza, donde los autores analizan las formas de la ciudad y las percepciones humanas a través de la experiencia del desplazamiento en automóvil, utilizando el recurso cinemático como método de investigación y registro.

En esta temática, aunque desde otra perspectiva, se resalta el enfoque del reciente movimiento *Stalker*,⁵ potenciado por la obra *Walkscapes* de Francesco Careri (2003), que ha incorporado un significado nuevo a la realidad espacial, considerando que nuestro entorno está repleto de significados y que solo mediante una inmersión activa, que trascienda los límites de la percepción cotidiana, es posible aprovecharlo en toda su complejidad y riqueza.

A través del «andar» el hombre empezó a construir el paisaje, dice Careri (2003) y presenta al «andar» como la primera acción estética que penetró en los territorios del caos, pero también como una herramienta crítica, como una manera obvia de mirar el entorno y como una forma de emergencia de cierto tipo de arte y arquitectura.

Se trata de una práctica experimental donde el «recorrido» pasa a ser el instrumento de conocimiento fenomenológico y de interpretación simbólica del territorio.

El término «recorrido» se refiere al mismo tiempo al acto de atravesar —el recorrido como acción de andar—, la línea que atraviesa el espacio —el recorrido como objeto arquitectónico— y el relato del espacio atravesado —el recorrido como estructura narrativa. (Careri:19)

El movimiento *Stalker* aporta con el «andar» una herramienta metodológica no tradicional, una forma estética disponible para la arquitectura y el paisaje, «entendiendo por “paisaje” al acto de transformación simbólica, y no solo física, del espacio antrópico» (Careri:16).

Para el habitante cotidiano, el «andar» posibilita el vínculo de su cuerpo con el espacio, aunque su origen sea práctico, pero en cierto grado estético y siempre significativo. Frente al paisaje estático de la contemplación, el movimiento supone nuevas realidades distintas y contingentes para cada instante, con relación a la velocidad del desplazamiento. El tiempo de exposición y el distanciamiento/acercamiento influyen directamente en la experiencia perceptiva. Es por ello que no será igual la imagen percibida del habitante que recorre una y otra vez sus espacios cotidianos que la de un transeúnte foráneo.

La relación espacio-temporal y la vinculación afectiva constituyen factores condicionantes de la percepción espacial, como también las propias características del observador. Todo ello converge en el entendimiento del cuerpo como referente de los fenómenos de percepción espacial: «la idea del espacio está fundamentalmente ligada al cuerpo y su desplazamiento» (Aumont, 2002).

Los espacios de la vialidad resultan oportunos para el abordaje de las percepciones cinestésicas, ya que admiten algunas características aprovechables como: la linealidad, continuidad y unidad, acentuando la idea de que se trata de un recorrido y no solo de una simple sumatoria de peculiaridades (Grandi, 2010).

5. Denominación derivada del film *Stalker*, de Andrei Tarkovsky, 1979. Tarkovski compone un espacio de exploración ontológica, formalizado cinematográficamente mediante las paradojas entre el adentro y el afuera, el modelo dramático del laberinto y una poética de integración de los cuatro elementos.
6. Esta área viene siendo abordada a través de la participación en sucesivos proyectos de investigación que mantienen continuidad y profundización en el estudio del territorio: CAI+D 2011 y 2016: Observatorio Urbanístico del Área Metropolitana Santa Fe-Paraná (FADU-UNL).
7. Se destacan las obras literarias de Mateo Booz (1944,1999), José Corte (1953) y Juan J. Saer (2002, 2004), entre otros, inspiradas en este paisaje, que ayudan a su recomposición cultural.
8. Se destacan, sobre todo los relacionados al paisaje de la Costa de Santa Fe, corredor RP N°1, el cual «materializa un itinerario de significación sobre el que pueden relatarse más de cuatro siglos de historia territorial» (Collado, 2011:7).

Pero el recorrido en automóvil no permite una inmersión plenamente corporal con el espacio, sino más bien una secuencia fugaz de imágenes, donde predomina el sentido de la visión. Sin embargo, existen otras sensaciones que también se pueden destacar, como la propia cinestésica del movimiento de aceleración, frenado, curvas, la mayor velocidad o lentitud, etc. Por otra parte, y sobre todo en lo que respecta a vías rápidas, la velocidad tiene el efecto de reducir el ángulo de visión o concentración escénica, generando una especie de correlación inversa entre calidad de la percepción y aumento de la velocidad, por lo que, cuanto más próximo esté el paisaje del observador, más difícil resultará su aprehensión. Aunque esto no impide un cierto entendimiento del paisaje que se recorre, donde la presencia de la memoria visual juega un rol fundamental para el entendimiento general del espacio atravesado. El hecho de recorrer un paisaje en poco tiempo tiene el efecto de obtener una imagen global del territorio y poder llevar a cabo, con mayor fiabilidad, la elaboración de una imagen mental del itinerario.

EL CASO EMPÍRICO

La Ruta Nacional N° 168

La Ruta Nacional N° 168 (RN N° 168) es un camino de apenas 22 km de longitud que se extiende desde la intersección con la RN N° 11 (Santa Fe) hasta la RN N° 12 (Entre Ríos), atravesando el valle de inundación del río Paraná. A pesar de su breve longitud, esta ruta, el Túnel Subfluvial (1969), el Puente Colastiné (1967) y el viaducto Oroño (1971) son una conexión fundamental con la Mesopotamia y consolidan parte del Corredor Bioceánico Central (Coquimbo–Porto Alegre), rol que derivó en su reciente conversión en autovía (2011), con ampliación de su capacidad. En lo que respecta a la escala regional, estas obras componen la actual conexión física entre las ciudades capitales de Santa Fe y Paraná, constituyéndose en infraestructuras medulares del Área Metropolitana Santa Fe–Paraná (AMSF–P).⁶

El atravesamiento del valle de inundación otorga gran riqueza ambiental al entorno tras el encadenamiento de diferentes accidentes fluviales como las islas, ríachos, arroyos y lagunas que configuran un paisaje muy

particular con relación a los asentamientos costeros que allí se desarrollan. A su vez, la presencia del río a lo largo de la historia ha significado para estas poblaciones un constante esfuerzo en cuanto a infraestructuras de envergadura para la materialización de las conexiones viales y obras de defensa hídrica ante las crecidas, constituyéndose en elementos emblemáticos en esta controvertida historia de encuentros y desencuentros.

Tal convivencia entre agua, asentamientos e infraestructuras, despertó un particular interés que fue canalizado por diferentes manifestaciones culturales del arte y la literatura⁷ (cine, poesía, pintura, etc.) como también por indagaciones académicas vinculadas a la historia cultural urbana⁸ (Bertuzzi, 2005, 2015; Collado, 2011; Fedele, 2010).

En este contexto, se destaca la noción de «paisajes intermedios» abordada por Bertuzzi (2005) para referirse a este sitio particular, aludiendo a aquellos espacios aparentemente imposibles de asumir como urbanos pero vividos como tales, espacios inciertos de la territorialidad fluctuante. Un aspecto importante de estos espacios es su nivel de «conflictividad»; en general se trata de áreas que no han sido ocupadas porque tienen algún problema sin resolver, como puede ser, para nuestro caso, condiciones hidrográficas vulnerables, situaciones de desconexión, degradación, etc. En tanto, los «paisajes intermedios» van asumiendo en su territorio una variada cantidad de componentes que comienzan a formar parte de él. Entre ellos, Bertuzzi señala las redes y tendidos de infraestructuras, viaductos, vías férreas, estaciones de energía, paradores, establecimientos industriales, basureros y un sinnúmero de elementos antrópicos que ingresan a este paisaje. Conviven con ellos los componentes naturales como la vegetación, la fauna silvestre, áreas de pastaje, cuerpos de agua, juncuales, atardeceres y amaneceres. Todos ellos «constituyen una topografía móvil pero tan determinante como cualquiera de los otros dibujos del paisaje» (Bertuzzi:63).

En definitiva, la RN N° 168, además de ser un corredor nacional que vincula dos ciudades capitales del centro de Argentina y lazo de conexión de nuestra Área Metropolitana binuclear, nos brinda la posibilidad de recorrer un «paisaje intermedio», un «paisaje mutante» de gran valor para la cultura costera.



FIGURA 2 | Imágenes del mapa inicial, anotaciones del transeúnte. Fuente: Elaboración propia, 2018.



FIGURA 3 | Vista del Puente Colgante desde el viaducto Oroño. Fuente: Santiago, 2018.

9. Se ha realizado un video que permite una aproximación visual al recorrido, disponible en: <https://vimeo.com/238508141>

El relato de viaje⁹

Retomando el recurso cinemático de Appleyard, Lynch y Myer (1964), se decide realizar un itinerario de viaje sobre la RN N° 168 con el objeto exclusivo de percibir y registrar lo que este brinda, a través de una profundización de la mirada y el pensamiento puestos en el paisaje atravesado y en el «andar» (Careri, 2003) como instrumento de conocimiento fenomenológico.

Se aclara, ante todo, que la percepción y registro del viaje están planteados desde la mirada del transeúnte —quien escribe—, que atraviesa dicho itinerario con cierta frecuencia, pero que para este caso se adicionan las aptitudes de la atención, la imaginación y la memoria, que procuran registrar todo lo percibido, y las expectativas e inquietudes que las secuencias de las sucesivas imágenes en movimiento van dejando. El transeúnte, a su vez, trae consigo una especie de mapa mental previo, que sintetiza la estructura básica del itinerario y reconoce puntos de partida y llegada, principales equipamientos y asentamientos atravesados, cruces de otras infraestructuras y algunas referencias naturales. (Fig. 02)

El viaje comienza en Santa Fe; el punto de partida se fija en la infraestructura vial del rulo distribuidor y viaducto Oroño. El atravesamiento por este rulo no es para nada ameno, sino más bien se presenta como un punto donde el conductor debe estar prestando particular atención al camino, pues el ingreso al mismo posee tres accesos convergentes y no hay ningún tipo de discriminación del tránsito pesado o pasante en el acceso a la ciudad. Sin embargo, deja ver la amplitud de la Laguna Setúbal y la vida náutica de la ciudad, una exquisita imagen que combina la vida urbana con la fluvial.

Hacia el norte de esta infraestructura se encuentra el emblemático Puente Colgante de Santa Fe, icono histórico de la ciudad, hoy en día recuperado (2001) con acceso de automóviles, con solo dos carriles, más aprovechado por los peatones y ciclistas, y que asume un rol simbólico y patrimonial para la ciudad. (Fig. 03)

Al cruzar el viaducto Oroño tenemos la opción de acceder hacia la Costanera Este y Ciudad Universitaria; y por debajo del viaducto y hacia el sur, atravesando un nuevo puente que cruza el riacho Santa Fe, es posible acceder a los barrios isleños La Vuelta del Paraguay y Alto Verde. En este tramo se destacan principalmente



FIGURA 4 | Vistas del riacho y el paraje La Guardia desde la RN N° 168. *Fuente:* Santiago, 2018.



FIGURA 5 | Vista de las torres de alta tensión desde la RN N° 168. *Fuente:* Santiago, 2018.

como mojones del recorrido las instalaciones de la Ciudad Universitaria (Reserva Ecológica, Predio UNL-ATE y CERIDE-CONICET), el denso barrio de El Pozo, que le otorga un lateral vertical al paisaje y, en frente, el complejo del supermercado Walt-Mart, ambos con acceso vehicular elevado y puentes peatonales. El camino de ida permite mayor amplitud visual hacia la derecha (sur) donde es posible ver el riacho Santa Fe y los asentamientos de casitas muy precarias. Este atravesamiento es todavía muy movido y urbano debido a su constante flujo, no solo por el acceso a la ciudad sino también por la radicación de estos equipamientos.

Antes y después del barrio El Pozo se atraviesan dos puentes aliviadores que dejan ver una interesante riqueza paisajística: El Saladillo 1° y 2°. El agua baja de norte a sur, de la Setúbal al riacho, los aliviadores garantizan el escurrimiento y nos recuerdan cómo se ganaron las tierras al río y cuán antropizado está hoy este paisaje.

Un detalle destacado de este primer aliviador es la circulación de las aves que se desplazan desde la Reserva Ecológica UNL hacia una especie de lagunita que se arma junto al riacho, sobre todo de garzas blancas y golondrinas, según la época.

La presencia de los puentes aliviadores (11 en total) es una constante de este recorrido y responde a la gran necesidad y preocupación por resguardar la infraestructura del avance del agua, un punto muy sensible para este lado (oeste) del Paraná. En lo que respecta particularmente a este primer tramo se destaca, también, la presencia de los puentes peatonales que marcan un ritmo al transeúnte.

Una vez atravesado el barrio El Pozo y El Saladillo 2°, las vistas nos muestran un paisaje natural de islas, un gran vacío de intervención humana donde solo resalta como componente artificial una infraestructura de la empresa de Aguas Santafesinas. Ruralidad y gran precariedad, hasta llegar al paraje La Guardia, con asentamientos dispersos e irregulares, entre dos grandes aliviadores (3 y 4). Pasando el 4° aliviador resalta la torre de la empresa de Aguas y el paraje se muestra con mayor consolidación en su tejido. Allí encontramos el rulo vial que da acceso a la Ruta Provincial N°1 (RP N°1) hacia el norte y al supermercado mayorista Macro hacia el sur. Esta es una zona de gran convergencia y

tránsito debido a los asentamientos a un lado y otro de la ruta y sobre todo por la vinculación con la RP N°1, un corredor vial que ha canalizado gran parte del desborde urbano santafesino adentrándolo hacia la costa. (Fig. 04)

Una vez atravesado este enlace se va perdiendo progresivamente el registro de asentamientos humanos y se cruzan nuevamente dos aliviadores (5 y 6), ambos con sus particularidades. Mientras el 5° permite volver a ver el riacho que habíamos perdido de vista a la altura del barrio El Pozo, el 6°, más pequeño, ofrece una vista que conjuga el atravesamiento de las imponentes torres de alta tensión con el paso por un nuevo aliviador. Se produce un verdadero contraste entre ingeniería como componente antrópico y naturaleza que no tiene desperdicio alguno. (Fig. 05)

Ni bien se pasa este aliviador ya estamos sobre el puente que da acceso a un nuevo asentamiento llamado Colastiné Sur, ubicado a la vera del río Colastiné, brazo del Paraná. Allí podemos ver a los pescadores y, según la hora y el día, nos encontramos con la venta de pescado y frutilla sobre la ruta.

Este punto del recorrido es uno de los más bellos en términos de paisaje natural, pues se produce el atravesamiento del puente (7) del río Colastiné, que es el de mayor longitud de todos los cursos de agua que se atraviesan. El horizonte se funde con el agua, el río parece infinito, la planicie se impone. Las torres de alta tensión se pierden en las islas hacia el norte y queda, sin embargo, un tramo de torres de media tensión que acompaña la ruta; del lado derecho (sur), podemos visualizar entre los aromitos, sauces, alisos y algún que otro ceibo a la vera del río Tiradero Viejo, un rico escenario de nuestra flora autóctona que se enriquece aún más con la presencia de este curso de agua.

Siguiendo el recorrido se atraviesa el 8° puente aliviador y luego el 9°. Este último, de sugestiva extensión, nos muestra el paso del riacho Miní —al norte—, que se funde más abajo —al sur— con el Tiradero Viejo, una viva imagen de nuestro valle de inundación. Durante este tramo podemos ver el ganado pastando, las casitas aisladas, los puestos de venta de frutillas —según la estación— y aparece un pequeño camino viejo paralelo a la ruta del lado derecho.



FIGURA 6 | Vista de la ciudad de Paraná desde el atracadero de la balsa.
Fuente: Santiago, 2018.



FIGURA 7 | Arriba: vista del puente cortado; abajo: vista desde el puente cortado.
Fuente: Santiago, 2018.



FIGURA 8 | Vista de las instalaciones del Túnel Subfluvial desde la RN N° 168.
Fuente: Santiago, 2018.

Avanzando un poco más llegamos hacia un puente que nos permite el retorno y hacia la derecha se avista un parador con comedor y puesto de venta de cacharros y macetas de cerámica. Un cartel en la ruta nos avisa que allí está el acceso a la balsa, hoy en día lamentablemente sin funcionamiento, pero que por mucho tiempo facilitó la comunicación entre Santa Fe y Paraná. Tan solo unos metros de desvío en nuestro camino nos regalan una hermosa vista del río Paraná en la desembocadura del Tiradero. La ciudad de Paraná puede verse detrás del río, allá arriba, majestuosa. Un pequeño asentamiento de pescadores entre El Tiradero, la ruta y la rampa que desciende, abre una vista del encuentro de las aguas y la ciudad como telón de fondo. Con pocos minutos de permanencia ya es posible ver algunas de las más comunes especies de aves, como el pirincho, el benteveo, el tordo, la tijereta, la calandria, el Martín pescador, el hornero, el tero, el cardenal y la cardenilla; y acuáticas, como el biguá, la cigüeña, el cuervillo de cañada y la garza blanca, entre otras especies. (Fig. 06)

Es una exquisita sensación la de llegar allí y contemplar esa postal que se presenta como la cereza del postre en este recorrido. Sin embargo, otra sensación se cruza y es la de ver un paisaje tan desaprovechado, sin una mínima infraestructura para el paseante que desee contemplar. Esos caminos no invitan para nada al descenso y lo más probable es que los conductores en general no contemplen la posibilidad de acceder a él.

Lo que sigue es el paso por el 10º aliviador y un tramo rectificativo de un fuerte proceso erosivo que obligó a rehacer parte de la ruta tomando distancia del Paraná, a diferencia de su anterior camino, ya en ruinas. Se puede ver desde la ruta al hoy llamado «puente del camino cortado» como una huella del pasado, casi con nostalgia, ahí abandonado cuando bien se pudiera aprovechar su estructura. Lamentablemente, su acceso no es fácil, no está demarcado, implica toda una maniobra poco natural para un transeúnte, si bien las vistas desde allí son superadoras, pues conforma una especie de terraza que permite observar la ciudad de Paraná. (Fig. 07)

Finalmente, se llega al 11º aliviador, que permite el paso del arroyo Las Sandías. Durante todo el trayecto que va desde la bajada de la balsa hasta aquí, hacia la derecha, la ciudad de Paraná se muestra como telón de fondo, mientras que en determinados tramos se esconde entre la vegetación que avanza en primer plano.

Tras pasar este aliviador llegamos a la jurisdicción del Túnel Subfluvial. Se avista un amplio campo deforestado antes de cruzar el peaje que nos anticipa las vistas de las infraestructuras complementarias del túnel.

Allí, la obra del túnel, por sus características intrínsecas de encontrarse bajo el lecho del río, pierde visibilidad en el paisaje al mismo tiempo que nos impide verlo, pero el arquitecto Mario Roberto Álvarez se las ingenió para dejar sus marcas. Todas las instalaciones complementarias al túnel se presentan como piezas de arte abstractas que contrastan ante un paisaje natural de llanura e islas que, no obstante, decantan en una relación de armonía. Se reconoce en esta infraestructura la importancia de la estética de la arquitectura de la época, asociada al Movimiento Moderno en arquitectura, el racionalismo y el *International Style*. (Fig. 08)

La rampa de acceso al túnel está acompañada de una «zona de acostumbramiento» o «adaptación», que consiste en una serie de vigas colocadas en el techo que van cerrándose a medida que se avanza, suavizando la percepción de encierro. La sensación de estar dentro del túnel es un tanto antagónica, si se quiere, pues de un espacio de gran amplitud de llanura e islas se encuentra uno dentro del tubo, justo en el momento de mayor riqueza paisajística: el atravesamiento del Paraná. Por otra parte, el río ya no se percibe luego de haber atravesado el túnel, casi como por arte de magia (obra de ingeniería) se atraviesa sin ver semejante torrente.

El camino de vuelta a Santa Fe, aunque se trate del mismo recorrido, tiene algunas ganancias que no pueden ser del todo sensorialmente aprovechadas durante la ida. Por ejemplo, las visuales de la laguna Santa Cándida apenas se sale del túnel, al norte de la autovía. Avanzado el trayecto, es posible identificar el riacho Miní en medio de la isla y de fondo enmarcan rítmicamente las torres y cables de media tensión que muestran un paisaje con mayor amplitud visual del humedal.



FIGURA 9 | Vistas del río Colastiné desde la RN N° 168. *Fuente:* Santiago, 2019.

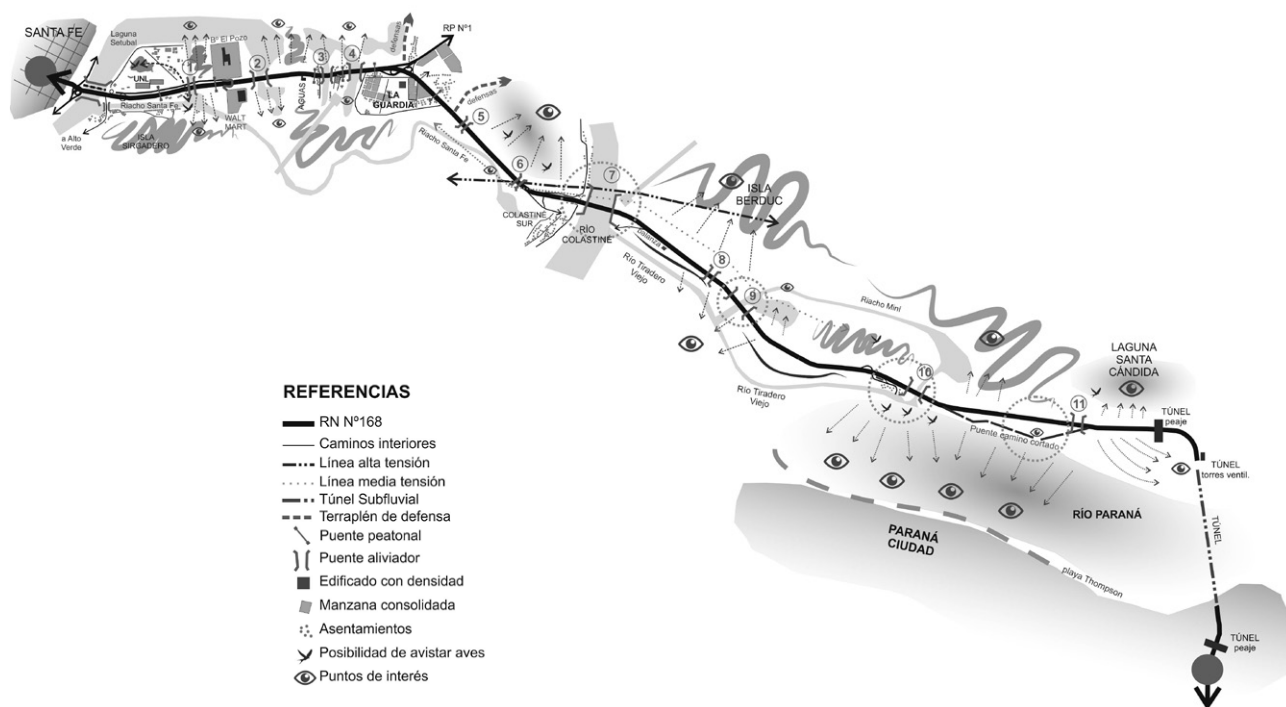


FIGURA 10 | Mapa mental resultante. Fuente: Elaboración propia, 2018.

Y como si esto fuera poco, luego de pasar el puente del riacho Mini podemos avistar, por varios minutos del viaje, la Isla Berduc, aunque lamentablemente no contamos con señaléticas que nos alerten de esas piezas naturales y solo a través del conocimiento del territorio es posible apreciarlas como tales, casi como un secreto compartido entre los lugareños.

El atravesamiento del Colastiné ahora nos permite ver de frente a los asentamientos de su costa oeste. Pasando este río, entre la ruta y la obra de defensas del corredor de la RP N°1, se arma una gran laguna (aliviadores 5 y 6) que nos brinda otros segundos más de paisaje isleño. Laguna originada por el movimiento de suelo necesario para la construcción de la ruta y las defensas, otra huella de la historia de nuestro territorio vulnerable y su urbanización desafiante. (Fig. 09)

De allí en adelante comienza a verse de a poco la ciudad de Santa Fe en el horizonte, muy antagónica a la perspectiva de Paraná. Santa Fe se muestra con mayor dificultad de apreciar no solo por encontrarse a baja altura sino porque la llegada a la ciudad se encuentra muy intervenida, como decíamos al principio, por el barrio El Pozo, la Ciudad Universitaria y demás equipamientos. De cualquier manera, en varios tramos es posible ver la Laguna Setúbal con la ciudad de fondo.

Por último, posviaje, se logra completar ese inicial mapa mental que ahora no solo registra nuevos hitos y referencias visuales sino sensaciones y expectativas para con ese paisaje. (Fig. 10)

CONCLUSIONES Y EXPECTATIVAS

Como conclusión de este recorrido se reconoce un espacio rico en escenarios paisajísticos y potencialidades sensoriales que pone en evidencia las características particulares del territorio, del soporte físico en el que se implantan estas ciudades; el río que las separa pero que también las vincula y las hermana, su flora y su fauna, los asentamientos humanos isleños, la pesca y demás componentes tradicionales que la mera observación saca a relucir.

La llanura da gran perceptibilidad al camino; el agua se funde con el cielo en un horizonte lejano. Y si la eventual niebla propia de este paisaje empaña ocasionalmente esa nitidez, aporta una nueva, enigmática atmósfera que no tiene desperdicio para el transeúnte en automóvil. Por otro lado, la fuerte presencia del componente natural, en contraste con la artificialidad urbana de ambas capitales provinciales, otorga al recorrido el potencial de apartar al viajero del estrés de la vida cotidiana.

A pesar de que el recorrido vehicular no permite una neta inmersión sensorial —como sí podríamos experimentar a pie—, y aunque disminuida la intensidad de las sensaciones percibidas (vista, olfato, tacto), podemos decir que aumentan en número, así como la posibilidad de secuenciarlas. Y aun cuando el espectador se muestra pasivo (físicamente), la visualización de imágenes encadenadas desde la ventanilla enriquece la imaginación y activa la mente. Se reduce entonces la realidad del paisaje a sus aspectos visibles, pero se potencia enormemente el valor del recorrido: la apreciación de lo efímero, lo transitorio, lo momentáneo y lo contingente como rasgo distintivo.

Se trata de un trazado natural continuo, secuencial, cambiante y fugaz. Un juego entre lo que se ve y lo que no, el avistaje y el ocultamiento, la desaparición repentina de esas masas de agua que el transeúnte registra de presencia constante por largos tramos y que le aportan cierto dinamismo a la llanura dominante. La expectativa que genera la visibilidad de las mismas, su inmensidad y belleza, cuando de pronto, ya por entero, el río Paraná queda oculto, es una pista a seguir de un «enigma antrópico», a desentrañar como desafío para un nuevo proyecto de conciencia y valorización del propio paisaje cultural.

Por último, la realización del itinerario deja muchas expectativas con relación al aprovechamiento de este paisaje. ¿Será que por tanta atención puesta en los aspectos técnicos viales, en los puntos de partida y llegada, o en

el resguardo de la infraestructura de las inclemencias del agua, se olvida hacer visible lo que el entorno tiene de atractivo en cuanto a los puntos clave de interés natural?

La señalética es muy deficiente; apenas si se indican algunos cruces de aliviadores, o el paso por el Colastiné, pero cuántos otros pasos de cursos de agua y/o islas, como el caso de la Berduc, quedan sin indicar. Tampoco se ha creado una bajada al río, a esa altura u otra, para que, quien lo desee, pueda avistarla desde la orilla; ni se reconoce un desvío hacia el viejo camino que llevaría al atracadero de la balsa, o hacia ese viejo puente paralelo que tanta nostalgia produce desde la ruta. Tampoco se encuentran equipamientos ni adecuaciones que permitan acceder a puntos de observación o disfrute del paisaje; los usuarios recurren entonces a los paradores o apropiaciones espontáneas bajo los grupos de eucaliptos que se asoman al margen de la ruta.

Cabe pensar que esa preocupación en situar al transeúnte potenciaría los recursos naturales y urbanos (devenidos como tales a propósito de esa naturaleza) a la vez que anticiparía el interés que le puede despertar a quien hace el recorrido, generando una sensación de estabilidad —si se quiere— en un tramo vial trazado sobre un territorio altamente cambiante, sujeto a las andanzas del agua. Procurando superar la instancia de escenario a ser contemplado para pasar a concebir al paisaje como elemento clave que forme parte material del proyecto de la vialidad, la realización de una infraestructura destinada al transporte puede convertirse en una oportunidad para proyectar y poner en juego otra concepción de paisaje.

Es un anhelo pensar que los caminos viales puedan ser considerados desde su rol de constructores del paisaje y no solo como obras especializadas e independientes, y que el paisaje se constituya como una variable estructurante más, capaz de indicar al proyecto situaciones limitantes y potenciales, desde la fase de estudio hasta la de su efectiva materialización.

Un paisaje no tiene un sentido obligado, un punto de vista privilegiado; se orienta solamente por el derrotero de los caminantes, pero no son los grandes acontecimientos los que forman la trama del paisaje del tiempo, sino la «masa» de incidentes, los pequeños hechos inadvertidos y voluntariamente omitidos. (Virilio, 1997) ♣



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGUILÓ, M.** (2010). El diseño de la carretera como acceso, paisaje y monumento. En AA. VV. *2º Congreso Paisaje e Infraestructuras: libro de actas* (pp. 17–34). Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Centro de Estudios de Paisaje y Territorio, Sevilla.
- ANÍBARRO, M.A.** (2016). Paisajes en movimiento. En ANÍBARRO, M.A. (Ed.). *Fisonomías del paisaje. Un diálogo interdisciplinar* (pp. 161–173). Madrid: Rueda.
- APPLEYARD, D.; LYNCH, K. y MYER, J.** (1964). *The View From The Road*. Cambridge: MIT Press.
- AUMONT, J.** (2002). *La imagen*. Barcelona: Paidós.
- AVILÉS ARIAS, F.** (2016). *El paisaje caminado: experiencia y formas de la ciudad vivida a pie*. ZARCH, (7), 78–90. Recuperado de: <https://papiro.unizar.es/ojs/index.php/zarch/issue/view/146/showToc>
- BERTUZZI, M. L.** (2005). Paisajes intermedios: materiales para construcción de un paisaje contemporáneo. 1ra. ed. Santa Fe, Argentina: Ediciones UNL.
- (2015). Marcas en el paisaje. Permanencias y ausencias como pautas de interpretación del territorio ribereño. Tramo La Guardia–San Javier. Tesis inédita de doctorado. Universidad Politécnica de Catalunya.
- BOOZ, M.** (1944). Santa Fe mi país. Buenos Aires: Río Platense.
- (1999). Cuentos Completos. Santa Fe, Argentina: Centro de Publicaciones UNL.
- CARERI, F.** (2003). Walkscapes. El andar como práctica estética. Barcelona: Gustavo Gili.
- COLLADO, A.** (2011). El Corredor de la Costa. Conformación del paisaje y reconocimientos de sus recursos culturales. Santa Fe, Argentina: Ediciones UNL.
- CONSEJO DE EUROPA** (2000). Convenio Europeo del Paisaje. Florencia. Recuperado de: <http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0670786.pdf>
- CORTE, J.** (1953). Últimos poemas santafesinos. Santa Fe, Argentina: Vera Cruz.
- FEDELE, J.** (2010). Ciudad y Río: la construcción histórica de un Paisaje (Santa Fe 1886–1952). Tesis inédita de doctorado, Universidad Politécnica de Catalunya.
- GRANDI, S.** (2010). Las redes viarias y el transporte en los paisajes de la ciudad en desarrollo. En AA. VV. *2º Congreso Paisaje e Infraestructuras: libro de actas* (pp. 209–220). Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Centro de Estudios de Paisaje y Territorio, Sevilla.
- INGOLD, T.** (2000). *The Perception of the Environment: Essays on Livelihood, Dwelling and Skill*. London: Routledge.
- SAER, J.J.** (2002). *El limonero real*. Buenos Aires: Planeta–Seix Barral.
- (2004). *Responso*. Buenos Aires: Planeta–Seix Barral.
- SAUER, C.** (1965). The Morphology of Landscape. En LEIGHLY, J. (Ed.). *Land and Life. A selection from the writings of Carl Ortwin Sauer*. Los Angeles: University of California Press.
- VIRILIO, P.** (1997). *Advertencia de paso. Un paisaje de acontecimientos*. Buenos Aires: Paidós.