

Saltando el obstáculo epistemológico

El desafío metropolitano para las ciudades de Santa Fe, Paraná y sus aglomerados

MG. ARQ. MIRTA SOIJET, MG. ARQ. MARÍA LAURA BERTUZZI
Docentes investigadoras FADU/UNL

La problemática metropolitana

Área metropolitana y región metropolitana

Las nociones de metrópoli y área metropolitana se originan a principios del siglo XX,¹ en referencia a los dinámicos y potentes procesos de crecimiento urbano presentes en las grandes ciudades europeas y norteamericanas.

El reconocimiento y estudio de los procesos de metropolización,² determinará el avance de distintas disciplinas sobre la morfología, la estructura social, la base económica, las áreas de influencia de las metrópolis así como la jerarquía de centros dominantes y subdominantes, entre otras cuestiones. En este contexto la metrópolis estaba definida por una serie de indicadores que referían a la «dimensión poblacional y a la complejidad del asentamiento en términos de infraestructura física, dotación de servicios e infraestructura económica»³ y venía caracterizada por una cierta unidad y cohesión, al menos físicas. Estos conceptos tradicionales⁴ fueron posteriormente interpelados ya que dejaban fuera la difusión de actividades en el territorio y la constitución de una dinámica que se independizaba de la contigüidad material (Castells, 1974) sustentada en los cambios de los modos de producción. Estos rasgos, ignorados por los enfoques tradicionales expresan claros atributos de las metrópolis contemporáneas y quedan evidenciados por la extraordinaria difusión de la urbanización, el crecimiento continuo y extensión hacia la periferia de los conglomerados urbanos, el au-

mento de la movilidad, el crecimiento del policentrismo, la constitución de redes y por los cada vez más marcados procesos de concentración económica y social.

Dentro de la extensa literatura que trata de comprender y explicar estos procesos⁵ interesa destacar en el marco de este escrito la distinción que realizan (Borja y Fiori, 2003) entre aglomeración y región metropolitana. Entienden a la primera como el «área metropolitana clásica, la ciudad central y su periferia, el continuo urbano, el área de los desplazamientos cotidianos» cuya gestión (local-supramunicipal) vendría dominada por organización de los servicios, los proyectos sociales y de desarrollo urbano de pequeña y mediana escala. La segunda (la región metropolitana) viene definida como una «geometría variable pero que requiere un territorio estable de concertación» y está caracterizada por su discontinuidad, policentrismo y por la necesidad de una mirada estratégica. Su gestión (que podría coincidir con los ámbitos departamentales o provinciales) necesitaría la coordinación entre los agentes intervinientes y de los grandes proyectos metropolitanos (sobre todo infraestructurales), los «esquemas de coherencia» y la consecución de un desarrollo urbano equilibrado.

El área metropolitana Santa Fe-Paraná, un caso particular

En trabajos anteriores (Caballero *et al.*, 1998)⁶ se sostenía que la ciudad de Santa Fe y su extensión territorial se

1 En el contexto de América del norte, la Oficina del Censo de EE.UU. reconoció distritos metropolitanos en 1910; en 1921 se crea en Montreal la *Comisión Métropolitaine* como órgano político para la gestión metropolitana. En el contexto europeo, Otto Wagner presentó la conferencia *Die Grossstadt* (dictada en 1911 en EE.UU.) tomando al caso de Viena, e igualmente en los años iniciales del siglo se realizó el concurso para el plan del Gran Berlín para seis municipios independientes. Capel, H. (2003): *La cosmópolis y la ciudad*. Ediciones del Serbal, Barcelona.

2 Nos referimos a procesos tales como

el crecimiento de áreas periurbanas, la extensión de los movimientos pendulares diarios alrededor de las grandes ciudades, la urbanización policéntrica y la difusión de la urbanización entre metrópolis que se irán consolidando a partir de la segunda mitad del siglo XX.

3 Ver: Caballero, A.; Soijet, M.; Bertuzzi, M. L.; Mántaras, M.; Rodríguez, M.; Tonini, R. *et al.* (1998): *Especulaciones sobre ciudad y urbanismo*. Centro de Publicaciones, Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe.

4 Sostenedos en la década del 60 por autores tales como H. Blumenfeld, H. Boskoff, A. Ardigo, W. H. Whyte, entre otros.

5 Algunos de los términos y conceptos utilizados para hacerlo son: *urban sprawl* (Whyte, 1958); ciudad difusa (Indovina, 1990); ciudad dispersa (Monclus, 1998); ciudad región (Delgado, 1998); ciudad sin confines (Nel, 1998); hiper ciudad (Corboz, 1995); metápolis (Ascher, 1995); megalópolis (Gottman, 1957); galaxias metropolitanas (Manzagol, Coffy et Chacrnur, 2001); archipiélagos urbanos (Ferrão, 1998); metrópoli discontinua (Font, 1997).

6 Ver: Caballero, A.; Soijet, M.; Bertuzzi, M. L.; Mántaras, M.; Rodríguez, M.; Tonini, R. *et al.* (1998): *Especulaciones sobre ciudad y urbanismo*. Centro de Publicaciones, Universidad

Nacional del Litoral, Santa Fe.

7 Esta idea puede entenderse como una modalización (por mayor proximidad) de la escala ciudad territorio que incluye en la mayoría de los casos a los aglomerados de Santa Fe y a Paraná y que se asocia por interés a otros núcleos urbanos para hacerse más fuerte.

8 Estos son: un alto grado de interrelación entre los centros urbanos del sistema metropolitano (entre sí y la ciudad central); una cierta capacidad de autogestión del área para asumir emprendimientos infraestructurales de magnitud (túnel subfluvial, defensas, autopista Santa Fe-Paraná); la existencia de proyectos de escala

encuentran en el límite de lo que podría ser considerado una metrópoli tradicional ya que algunos de sus indicadores están por debajo de los umbrales determinantes para acceder a dicha condición.

En su escala de aglomeración es decir, el área con continuidad física e interdependencia funcional, el subsistema estaría constituido por la ciudad central (Santa Fe) y los núcleos urbanos de Santo Tomé, Sauce Viejo, Recreo, Monte Vera, Rincón y Arroyo Leyes. La ciudad central representaba en 1998 el 96% del total poblacional del aglomerado evidenciando su notable peso relativo con respecto al total de la aglomeración.

Durante el estudio y en la escala ciudad territorio (o «región metropolitana»), tomó una especial importancia la relación con la aglomeración de Paraná. Esta inclusión modificó fuertemente cualquier hipótesis inicial de investigación, estableciéndose entonces la posibilidad de sumar a la existencia de la aglomeración de la ciudad de Santa Fe y sus núcleos urbanos menores, la entidad de un nivel de interacción con la aglomeración de Paraná, definiendo una «metrópoli binuclear», con especiales características. Resulta necesario entonces, recurrir a una noción más flexible definida como una «zona gris»,⁷ cuyos límites serían más imprecisos y estarían en concordancia con la escala, pertinencia y posibilidad de determinados problemas o proyectos. Se trata de un área referida a un mercado elástico que puede incluir o excluir a las dis-

tintas localidades del aglomerado Santa Fe-Paraná, de acuerdo a los intereses estratégicos que se definan.

Cabe añadir que la presencia de indicadores no convencionales que se registraron durante el desarrollo del trabajo⁸ flexibilizan los umbrales referidos, acercando a Santa Fe y su aglomerado a la condición metropolitana contemporánea, condición de la cual participarían la ciudad de Paraná y su aglomerado (en la citada metrópoli bi-nuclear). Estas observaciones, realizadas en los años '96-'98 se ven hoy ratificadas por la continuidad de los procesos mencionados.

En síntesis, podríamos afirmar que el aglomerado Santa Fe se acerca sostenidamente hacia la condición metropolitana (tradicional) registrando además la existencia de muchos de los indicadores no tradicionales. La ciudad de Paraná está más lejos del concepto tradicional de metrópoli, pero registra igualmente indicadores no tradicionales. Cualquier incertidumbre respecto del ajuste de estas ciudades a la referida condición, se ve subsanado al ser consideradas como integrantes del sistema binuclear de dos centros dominantes, o como constitutivas (indistintamente) de la mencionada «zona gris».

La escala de la región-metropolitana (o ciudad-territorio) estaría entonces integrada por estas ciudades y los núcleos urbanos vecinos a ambas, y nos interesa particularmente en función de este trabajo y las interpretaciones que devendrán del mismo.

metropolitana en ejecución o tratamiento (circunvalación Oeste, megamercados, traslado y reconversión del área del puerto de Santa Fe); un aumento en la madurez metropolitana; la evolución de la capacidad tributaria del área; la existencia de desbordes de alta especificidad funcional; el avance en articulaciones institucionales y administrativas, entre distintas jurisdicciones gubernamentales. Publicados en Caballero, A; Soijet, M; Bertuzzi, M. I.; Mántaras, M; Rodríguez, M; Tonini, R. et al. (1998).

de los gobiernos democráticos, dentro de los cuales destacan la creación de la Comisión de estudio sobre la problemática del área metropolitana del Gran Santa Fe (1995); la Declaración de Santa Fe (1998); el Convenio para el proyecto de una nueva conexión física Santa Fe-Paraná (1999); la Declaración de Paraná (1999); el Convenio para la integración y el desarrollo de Santa Fe y Paraná (2000) y el Acta acuerdo de cooperación para la integración del área metropolitana Santa Fe-Paraná (2004). En casi todos estos convenios han participado funcionarios de los niveles provinciales y municipales de Santa Fe y Entre Ríos.

¹⁰El INDEC-IPEC considera a las localidades censales de Gran Santa Fe y Gran Paraná desde 1991. En las oficinas técnicas municipales es posible acceder a planimetría y cierta información del «área metropolitana Santa Fe-Paraná», aunque con desigual grado de desarrollo; en Santa Fe, desde 1999 y en Paraná, desde la realización del Plan estratégico.

La existencia y el reconocimiento de la metrópoli bi-nuclear Santa Fe-Paraná

Necesidad estratégica de un conocimiento sistemático

A partir de un proyecto subsidiado por la Secretaría de Extensión de la UNL se mantuvo contacto sostenido con las oficinas municipales y provinciales de las ciudades de Santa Fe y Paraná, avanzando sobre la problemática metropolitana que se presentaba como una preocupación científica pero no técnica ni política. Hoy, es posible sostener que esa desatención va en retroceso. El discurso político ha incorporado al «área metropolitana» a sus proyecciones⁹ y que igual situación se verifica en las diversas oficinas técnicas vinculadas a estas cuestiones.¹⁰

⁹ Así lo atestiguan una serie de convenios firmados entre distintos agentes desde el advenimiento

Sin embargo, este proceso tiene aún muy poco sustento en el conocimiento concreto y sistemático del área.

Trascendiendo la escala local, la existencia de esta metrópoli bipolar está definitivamente reconocida. Esta afirmación se sustenta en la consideración de abundante literatura en donde ambas ciudades son tomadas en conjunto y donde el enfoque de una unión estratégica se da por hecho, quizá más por su conveniencia que por su obviedad. Entre otros documentos¹¹ interesa particularmente destacar el denominado «Una visión estratégica del transporte en la Argentina»,¹² donde el Consejo Interprovincial de Ministro e Obras Públicas (CIMOP), ante la «falta de una planificación estratégica y una política de transporte para la Nación», lleva adelante una producción consensuada de estrategias coordinadas que buscan lograr el «desarrollo armónico y equilibrado de todas las regiones y de la inserción Argentina dentro del Mercosur».

En este contexto se sostiene que un territorio de futuro más equilibrado e integrado se funda en percibir hacia dónde se supone que evolucionará la organización del territorio con la apertura económica, la integración regional Mercosur-Chile y Bolivia, las privatizaciones, etc. Estas proyecciones ubican a la ciudad de Buenos Aires (ciudad global y perteneciente al sistema mundial de ciudades), a las *metrópolis regionales* y a las ciudades intermedias, como claves de este escenario.

Las ciudades que nos ocupan (Santa Fe y Paraná) con-

¹¹ Caben mencionar por su claridad en primer lugar la publicación *Desarrollo sustentable en el territorio argentino perspectiva de desarrollo humano*, publicada por la Fundación Hernandarias y autores varios. Editorial Docencia. Buenos Aires, 2002. En ella se incluyen como principios orientadores para el desarrollo del territorio: su «consolidación [...] en el espacio del Mercosur», «potenciar la competitividad de ciudades y regiones» y «redefinir [...] y fortalecer los sistemas urbanos» en función de garantizar un desarrollo integrado y equilibrado entre los espacios centrales, semiperiféricos y periféricos. Con relación al

sistema urbano básico se propone el «control y acondicionamiento de las áreas metropolitanas regionales o en vías de metropolización» (que constituirían el nivel siguiente inferior a el AMBA y la Región Metropolitana de Buenos Aires) «En este caso pueden mencionarse el Gran Córdoba, Gran Rosario, Gran Mendoza, Gran Tucumán, Gran La Plata, Mar del Plata, Resistencia-Corrientes, Neuquén Cipolletti, Paraná-Santa Fe.» En el mismo documento se sostiene que el desarrollo de un sistema urbano policéntrico (que reviste fundamental importancia para disminuir las inequidades inter e intraregionales) deberá ser





Página anterior: corredor vial Puente Oroño/La Guardia,
(fuente: Municipalidad de la ciudad de Santa Fe).
Arriba: área metropolitana Santa Fe/Paraná,
(fuente: banco de datos FADU/UNI).

forman en conjunto una de las *diez metrópolis regionales* y son así reconocidas como una unión en términos de planificación e integración urbano-territorial.

Así la existencia y oportunidad de considerar el área metropolitana Santa Fe-Paraná aparece mucho más madura en los ámbitos de la interpretación y planificación nacional, que en los ámbitos provinciales y locales respectivos, con el peligro que conlleva una determinación externa potente y autónoma que no tenga contraparte en el auto-reconocimiento local.

Podríamos afirmar que la paulatina convergencia de las preocupaciones científicas, técnicas y políticas (con sus distintos grados de madurez) coadyudan a la superación de lo que Bachelard definiera como el «obstáculo epistemológico», es decir que *la capacidad de poder concebir y entender a estas dos ciudades como una unión, las ubica en un horizonte cognoscitivo y proyectual superador de la actual fragmentación, permitiendo entender la fortaleza que esta concepción (urbana y territorial) significa en el escenario regional nacional e internacional.*

La contribución de este enfoque en el campo del conocimiento y en la resolución de las necesidades presentes

Las nuevas condiciones de contexto en el ámbito global y nacional (a las cuales nos referimos antes) han producido una nueva distribución de las actividades en el territorio, generando para las áreas urbanas y sus regiones mayores

central en las decisiones políticas e inversiones públicas o privadas, que deben propender a desarrollar el atractivo de las metrópolis nacionales, entre las que se incluye a Santa Fe-Paraná. En segundo lugar los documentos *El territorio argentino en escenarios de futuro. Una sintética visión prospectiva en el marco de una reflexión estratégica* y *El espacio del Mercosur. Redes transnacionales de integración. El sistema de transporte*, ambos de autoría de un reconocido especialista en la problemática territorial, el Dr. Juan A. Rocatagliata miembro de la Academia Nacional de Geografía, funcionario por

concurso de la Presidencia de la Nación y, actualmente Secretario de Transporte de la Nación.

¹²Ver: CIMOP: *Una visión estratégica del transporte en la Argentina. Horizonte 2010*. Consejo interprovincial de ministros de obras públicas, Buenos Aires.

exigencias en términos de eficiencia productiva y competitividad, al punto que algunos sistemas económicos territoriales podrían no sobrevivir en los escenarios actuales al no poder rediseñar su rol en un nuevo contexto ampliado. Para esto último se requieren estrategias y políticas específicas de desarrollo urbano-territorial.

En lo referente al área que nos ocupa existe una serie de problemas y decisiones (no excluyentes) que requieren urgente consideración. Los presentamos asociados a la noción de gestión (en un sentido amplio),¹³ de las siguientes cuestiones: *ambiental, de infraestructuras, socio-productiva y planificación coordinada* para el AMSFP y su región.

Problemáticas y gestión ambiental

El sistema infraestructural que vincula a Santa Fe¹⁴ y Paraná atraviesa íntegramente el valle de inundaciones del río Paraná (generando una barrera al escurrimiento del agua) mediante el trazado de la Ruta Nacional N°168, conexión que se completa con varias obras de arte de gran porte.¹⁵ Este sistema infraestructural actúa además como catalizador de diversas actividades (fundamentalmente residencia y servicios) localizadas a lo largo de su recorrido y anexas a la Ruta Provincial N°1 que a su vez consumen suelo y lo consolidan por medio de rellenos y defensas que ocupan aún más el valle de inundación. Este proceso se ha visto incentivado con la consolidación del Corredor Bioceánico Central del Mercosur, que coincide en un tramo con estas infraestructuras. Esta superposición en la misma traza de la Ruta N°168 de las conexiones urbana e interurbana con el recorrido del denominado «corredor bioceánico» establece una problemática cuya criticidad (ambiental y funcional) deberá ser cuidadosamente considerada, máxime cuando se instala sobre un territorio de extrema fragilidad caracterizado por la erosión del río, inundaciones, rellenos, etc. Esta situación es central para el sistema medioambiental del AMSFP, pero existen además una serie de variables anexas (y no menos importantes), que son enunciadas en el apartado referido a la metodología que utilizará el proyecto. Además de la problemática del sistema hídrico del Río

Paraná, resulta prioritario atender las dificultades vinculadas específicamente a la cuenca de los ríos Salado (en Santa Fe) y Paracoo (en Paraná) y a la profusión de arroyos en las mismas plantas urbanas y fuera de ellas, con los efectos riesgo, degradación física y marginalidad social que provocan.

Problemáticas y gestión de infraestructuras

– Portuaria: El proceso tecno-productivo contemporáneo ha hecho que los puertos de las ciudades de Santa Fe y Paraná (de importante rol productivo y significativo en el pasado) resulten hoy obsoletos. Es por eso que se ha iniciado el debate sobre la reinstalación de un puerto importante en el área, ubicado en un punto de la intersección de la Hidrovía con el cruce de un corredor vial central del Mercosur.¹⁶ Ese mismo «punto» tiene una dimensión territorial que podríamos representar esquemáticamente como un círculo de aproximadamente 50 km de diámetro en el que se ubican como «ciudades puertos» tanto Paraná, como Santa Fe y aun Diamante. Esta suerte de «indeterminación», debería poder superarse como cuestión decisiva para el destino de estas ciudades, la región y el territorio que las contiene reconociéndose, además tanto las nuevas demandas generadas por esta actividad¹⁷ como también los mismos impactos sobre el frágil sistema ecológico de sustentación al que aludíamos en el punto anterior.

– Integración ferroviaria: De consolidarse las tendencias de interacción regional (detectadas entre otros, por el citado documento del CIMOP), existiría próximamente la necesidad de establecer conexiones ferroviarias regionales de escala sub-continental; capaces de integrar las comunicaciones ferroviarias existentes con Paraguay, Brasil y Uruguay. Las graves dificultades presentes del sistema¹⁸ hacen difícil imaginar una adecuada vinculación este-oeste pero permiten suponer posibilidades de conversión del área que nos ocupa en un nodo de distribución y/o intermodal, cuestión que generaría requerimientos específicos con alto impacto espacial. Paralelamente, las iniciadas políticas de acondicionamiento y recuperación de varias líneas de transporte

13 El sentido que se le otorga aquí al término (atendiendo a los objetivos presentados por el proyecto) no es sólo operativo, sino que se propone desde una concepción y comprensión del AMSFP superadora de las tradicionales teorizaciones fijistas.

14 Y también la propia ciudad de Santa Fe y su aglomerado.

15 Estas son: el túnel subfluvial en la llegada a Paraná, los aliviadores en todo el recorrido, el puente sobre el río Colastiné y el puente Oroño en el ingreso a la planta urbana de Santa Fe.

16 Licitación pública nacional e internacional N° 01/04, reconversión del puerto Santa Fe. Santa Fe-Argentina, Subsecretaría de proyectos de inversión y financiamiento externo, Ministerio de hacienda y finanzas.

17 Por ejemplo, áreas de transferencias, demandas de accesibilidad, atravesamiento, etc.

18 Tales como la diferente traza, la pendiente del túnel, la construcción de un puente vial, entre otras.

de pasajeros y de cargas¹⁹ en el ámbito nacional implican la evaluación y reordenamiento de las condiciones de accesibilidad interurbanas existentes y futuras y del patrimonio ferroviario.

- Cruces viales y consolidación de las conexiones del área metropolitana: esta cuestión significa no sólo la evaluación de la futura demanda del actual sistema de cruces (que rápidamente será crítica) sino también la *resolución integral del sistema de accesos y atravesamientos de ambos aglomerados*. La red de accesos a las localidades deberá ser funcional al atravesamiento pero también evitar mayores fragmentaciones y segregaciones urbanas. En este aspecto las circunvalaciones y la consolidación y completamiento de autopistas constituyen temas claves, respecto de las conexiones interurbanas y de la calidad habitativa de las ciudades.

Problemáticas y gestión socio-productiva

- Programación/proyección de los grandes equipamientos compartidos y la demanda turística: Se trata del reconocimiento de la sustentabilidad del territorio para la localización y explotación de equipamientos comunes a todas las localidades, con impacto en el área y la región. Constituyen puntos particulares los servicios turísticos y la edificación aislada de segunda residencia, que consumen suelo, servicios y sobrecargan el sistema infraestructural convirtiéndose, al mismo tiempo en una actividad de cada vez mayor importancia para la economía local.
- Dinámica poblacional: En muchos casos, como consecuencia de la falta de tratamiento integral de las problemáticas anteriores, emergen carencias relacionadas generalmente con asentamientos de población marginal, en áreas de riesgo de inundación, de desmoronamiento, en zonas de intercambiadores de tránsito vehicular, en sectores contaminados, en áreas de defensas, etc. con los consecuentes problemas que estas situaciones significan para sus habitantes y la comunidad toda.
Tampoco pueden obviarse las problemáticas derivadas de las carencias de infraestructuras y servicios en

vastas áreas de las ciudades cabecera y de sus aglomerados, que muchas veces contribuyen a la generación de áreas degradadas o a la contaminación ambiental.

- Planificación y gestión metropolitana: Finalmente cabe considerar que las formas de planificación y gestión vigentes en las distintas localidades (y jurisdicciones) manifiestan muy diversos grados de maduración en cuanto a sus políticas urbanas y de gestión. El conocimiento de estas situaciones constituye el primer paso para tender a conseguir una gestión metropolitana integrada, una mejor articulación en las decisiones estratégicas del AMSFP.

Las problemáticas señaladas (que definen a este fenómeno urbano-metropolitano) se encuentran aún a la espera de soluciones y proyecciones aptas que deberán ser ineludiblemente pensados para el conjunto de las localidades integrantes. Esto significa que las localidades del área metropolitana Santa Fe-Paraná deben conformar un mercado interno que sea capaz de pensar, conciliar, gestionar y sostener propuestas («el proyecto posible») conformando y fortaleciendo una «unión» que se proyecta hacia fuera, no sólo como mercado competitivo, sino fundamentalmente como agente de cambio.

En 2005 se formalizó una Agencia de Planificación Metropolitana cuyo desarrollo aún se encuentra en estado incipiente. Se trata de una entidad de político-técnica²⁰ de integración voluntaria, público-privada y permanente. Tiene un Comité Ejecutivo y vocalías, en un número flexible de forma de permitir incorporaciones en el futuro.

Conclusiones

Asumir, en cualquiera de las escalas presentadas, la condición asociativa de las localidades para su gobierno y gestión a futuro, implica aprovechar la oportunidad de potenciar y complementar recursos. Una gestión concertada no sólo significa economía de medios, sino también conseguir un territorio más competitivo en relación con la red de las ciudades existentes. Para esto es necesario producir nuevas miradas, saltar el obstáculo epistemológico que nos impide superar las connotaciones negativas

¹⁹El mencionado documento del CIMOP, establece para el transporte de cargas dos tipos de redes de carga: de la Producción y de Fomento regional y social.

²⁰En esta etapa cada entidad aporta la producción de sus respectivos cuadros técnicos.

de la «metrópolis» para pasar a ver su poder como oportunidad diferencial.

Tres puntos para ese objetivo que deben señalarse son:

- Comprender un marco epistemológico renovado en el cual las ciudades y sus territorios se convierten en agentes activos de sus políticas de desarrollo (o al menos en sujetos no pasivos en relación a las políticas sectoriales que los atraviesan).
- Producir nuevas miradas contando con datos actualizados y operativos para la toma de decisiones en entornos que se vuelven más previsibles a partir de su conocimiento.

- Generar nuevas formas de gestión más inclusivas que no sólo permitan mejorar las decisiones sino que aseguren la concertación entre actores sociales y proyectos, planes y programas de distintas escalas.

Nuestro compromiso como docentes e investigadores refiere (entre otros trabajos sostenidos en este campo) a un proyecto específico, un observatorio del área metropolitana Santa Fe-Paraná como aporte concreto al objetivo de comprender, proyectar y gestionar mejor nuestras ciudades en un entorno en transformación permanente. Es nuestra contribución hacia poder comprender más cabalmente nuestros propios procesos.



Todos los valores según Censo Nacional de Población, Vivienda y Hogares, 2001. INDEC. MECON.

CIUDAD CENTRAL: en este caso particular el término aparece duplicado y remitido a Santa Fe (368.369 habitantes) y Paraná (235.931 habitantes).

Estas ciudades le confieren al área «ampliada» su denominación: Aglomerados Gran Santa Fe y Gran Paraná, en el primer nivel y área o región metropolitana Santa Fe-Paraná en el segundo.

AGLOMERADO: es el ámbito que reconoce centros conurbados (continuidad física) y funciona como unidad de trabajo con flujos cotidianos.

El Gran Santa Fe está conformado para Santa Fe por Santo Tomé, Recreo, San José del Rincón y Sauce Viejo con Villa Adelina (451.571 habitantes) y el Gran Paraná por Paraná, San Benito, Colonia Avellaneda, Sauce Montrull y Oro Verde (247.587 habitantes).

Constituyen espacios de descentralización y de desborde de usos especializados además de vivienda permanente y finisemanal: áreas industriales y aeropuerto en Sauce Viejo, facultades

y escuelas agrotécnicas en Oro Verde y cementerio, actividades recreativas en San Benito, etc.

REGIÓN METROPOLITANA: es un ámbito urbano-rural que reconoce la relación con núcleos urbanos diferenciados perimetrales a la aglomeración.

Cada localidad tiene su mercado laboral propio y la vinculación se instala en torno a las infraestructuras y las actividades económicas.

En la región de Paraná, la demarcación considera a (están mencionados solo municipios y Juntas de Gobierno de primera categoría) Villa Urquiza, Cerrito, Hasenkamp, María Grande, Tabossi, Viale, Seguí, Crespo, Villa Libertador San Martín, las Aldeas María Luisa, Valle María, Protestante y Diamante y la de Santa Fe agrega los distritos ubicados entre el aglomerado (Santo Tomé, Sauce Viejo, Recreo, Monte Vera, Arroyo Leyes y San José del Rincón) y Coronda, San Carlos, Esperanza y Helvecia.

Antecedentes

- Bertuzzi, M. L. (2002): «Paisajes intermedios: materiales para la construcción de un paisaje contemporáneo», *Tesis Metrópolis 2000. Master postgraduate program in architecture and urban culture*. CCCB, UPC.
- Floriani, H; Martínez de San Vicente, I; Soijet, M; Bertuzzi, M. L. (2005): «Observatorio urbanístico del área metropolitana Santa Fe-Paraná. (AMSFP) Construcción de un sistema de información continua y monitoreo permanente para la generación de nuevos conocimientos técnicos con aplicación a las problemáticas urbano-territoriales del área». Proyecto aprobado con subsidio, operatoria PICT (Proyectos de investigación científica y tecnológica).
- Soijet, M; Melhem, M. *et al.* (2004): «Reconocimiento y evaluación de las potencialidades del territorio Santa Fe-Paraná para fines turísticos». Proyecto aprobado con subsidio, operatoria CATD 2000. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Universidad Nacional del Litoral.
- Soijet, M. (2005): «La construcción del espacio metropolitano Santa Fe-Paraná: estructura, intervenciones de ordenamiento y modelos de gestión», *Tesis de maestría en gestión urbana, municipal y comunal*. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Universidad Nacional del Litoral.

Bibliografía

- AAVV. (2002): *Desarrollo sustentable en el territorio argentino. Perspectiva de desarrollo humano*. Editorial Docencia, Buenos Aires.
- Alburquerque, L. (1999): *Desarrollo económico local en Europa y América latina*. Consejo superior de investigaciones científicas, Madrid.
- Bervejillo, F. (2003): «Notas de la asignatura. Teorías del ordenamiento territorial contemporáneo», *Doctorado de Arquitectura*. FADYP-UNR, Rosario.
- Borja, J. (2003): *La ciudad conquistada*. Editorial Alianza, Madrid.
- Caballero, A. *et al.* (1991-1993): *Extensión metropolitana de Rosario. Proceso de formación urbano-territorial y dinámica de transformación*. Consejo federal de inversiones y provincia de Santa Fe, (multicopiado).
- Caballero, A; Soijet, M; Bertuzzi, M. I.; Mántaras, M; Rodríguez, M; Tonini, R. *et al.* (1998): *Especulaciones sobre ciudad y urbanismo*. Centro de publicaciones de la Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe.
- Capel, H. (2003): *La cosmópolis y la ciudad*. Ediciones del Serbal, Barcelona.
- Castells, M. (1974): *La cuestión urbana*. Siglo XXI editores.
- CIMOP: *Una visión estratégica del transporte en la Argentina. Horizonte 2010*. Consejo interprovincial de ministros de obras públicas, Buenos Aires.
- Ezquiaga, J. M. (1998): *¿Cambio de estilo o cambio de paradigma? Reflexiones sobre la crisis del planeamiento urbano*. Departamento de urbanística y ordenación del territorio, ETSAM, UPM, nº 2.
- Font, A; Llop, C; Vilanova, J. (1999): *La construcción del territorio metropolitano*. Mancomunidad de municipios, Barcelona.
- Roccatagliata, J. (s/d): *El espacio del MERCOSUR. Redes transnacionales de integración. El sistema de transporte y el territorio argentino en escenarios de futuro. Una sintética visión prospectiva en el marco de una reflexión estratégica*.