



VIALIDAD INTERURBANA Y DINÁMICAS METROPOLITANAS. EL CASO DE LA REGIÓN URBANA INTERMEDIA SANTA FE-PARANÁ, ARGENTINA.

Santiago, Jaquelina Paola¹

¹*Observatorio de Estudios Metropolitanos*

²*Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, UNL*

Director/a: Sojjet, Mirta

Área: Arquitectura, Diseño y Urbanismo

INTRODUCCIÓN

El proceso de expansión urbana caracterizado por la dispersión de fragmentos de urbanización de baja densidad en zonas periurbanas 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.

Se plantea como hipótesis de trabajo que en la región urbana intermedia Santa Fe-Paraná los tejidos urbanos se expanden en relación a los corredores viales en tanto facilitan la conexión con el resto del territorio, pero en una aproximación más detallada del estudio del par “vialidad interurbana” y “tejidos urbano-periurbanos”, 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.

Por otra parte, se reconoce una situación de desestimación de la condición urbana, social y cultural del territorio, en lo que respecta a la planificación, al momento de incorporar obras (nuevas o de ensanche) de infraestructuras viales, situación controversial que trae aparejada una serie de problemáticas particulares a la hora de considerar los tejidos urbanos y las áreas ambientales atravesadas por dichas infraestructuras. El resultado ha sido una respuesta fragmentaria; se esperaba que una autopista pudiera por sí misma, producir mejoras globales en el tránsito, imposibles de lograr sin una operación acabada y conjunta de toda la red. Se ha destinado más dinero y recursos a la construcción de

Título del proyecto: La movilidad urbano-territorial: un condicionante de la equidad y pro-actividad ciudadana. El caso del área Metropolitana Santa Fe-Paraná.

Instrumento: Beca de Doctorado “tipo II”

Año de convocatoria: 2018

Organismo financiador: Universidad Nacional del Litoral

Director/a: Dra. Arq. Mirta Sojjet

infraestructuras faraónicas nuevas que a operaciones de cosido de las vías existentes de menor envergadura.

Sucede que en la mayoría de los casos la concepción de las redes viales parte exclusivamente de términos de capacidad de servicio y requerimientos de velocidad y seguridad, lo que lleva a que su diseño no pueda ir más allá de una respuesta técnica. Esto fue derivando hacia un perfeccionamiento de las funciones técnicas de las vías, pero no se ha atendido de la misma manera a los efectos que ella produce en su territorio inmediato, situaciones de borde y fricción en los tejidos atravesados, por lo que resulta necesario encontrar las claves de diseño y gestión para que esto no suceda.

OBJETIVOS

Como objetivo general este trabajo se propone reconocer los roles y/o patrones que se pueden definir a partir de la relación “vialidad interurbana” y “tejidos urbano-perirurbanos” en la región urbana intermedia Santa Fe-Paraná, Argentina¹.

Objetivos Particulares:

- Reconocer la relación de conformación histórica de los asentamientos urbanos en relación a los trazados viales.
- Seleccionar tramos de estudios que permitan un acercamiento al estudio de la problemática de trabajo.
- Cuantificar y caracterizar el crecimiento de las manchas urbanas.
- Identificar las transformaciones en los usos del suelo que se puedan reconocer en torno a los corredores viales de escala regional.

METODOLOGÍA

Este trabajo forma parte de las indagaciones de una tesis doctoral en curso con un predominio de la metodología cualitativa en tanto construcción interactiva del argumento teórico y la evidencia empírica. Sin embargo, también se incorporan técnicas de metodología cuantitativa resultando una metodología mixta.

En cuanto al recorte temporal, esta investigación se propone el estudio de los procesos “actuales” de la metrópolis contemporánea. Que valga el entrecomillado para evidenciar que, sin poder establecer límites de tiempo taxativos, en algunos casos se utiliza el comienzo del siglo XXI, como criterio operativo de registro.

El procedimiento metodológico parte de estudios descriptivos que consideran un recorrido retrospectivo a modo de corte diacrónico de la configuración de los trazados viales, pero con foco en una caracterización general y particular de su estado de hecho -corte sincrónico-, el reconocimiento de su materialidad, sus jerarquías, dinámicas y flujos. Esta instancia de caracterización permite realizar un proceso de selección de tramos-área de aproximación, a modo de “muestras” que recibirán un análisis pormenorizado de los

¹ Se trata de dos ciudades capitales provinciales de la región central de Argentina y sus respectivas áreas aglomeradas, que separadas por el río Paraná mantienen una gran interacción

aspectos abordados en el marco teórico, para recabar datos e inferir supuestos, en tanto técnica de estudio propia del cualitativismo (investigación comprensivo-interpretativa)

Se toman “secciones” de análisis de las infraestructuras, a las que llamamos “tramos-áreas”, pero no aisladamente porque se seleccionan tramos de ruta que implican a su vez un área de influencia en algún tejido (sub)urbano más o menos denso, cuyo atravesamiento le otorga el interés de estudiarlo y que se relaciona con la concepción espacial de “vialidad interurbana” que se pretende construir.

Se utilizarán técnicas tradicionales del análisis urbanístico con el objeto de reconocer roles y/o patrones que remiten a variables tales como: la dinámica poblacional, el estudio morfológico de los trazados y agregado edilicio, el crecimiento de las huellas urbanas, los usos del suelo, la cobertura de servicios y equipamientos, entre otros.

El esquema metodológico planteado en este desarrollo teórico permitirá reconocer las particularidades y solicitaciones de los asentamientos ligados a las vialidades, con el potencial de constituirse en nexos entre la planificación vial regional y urbano-local.

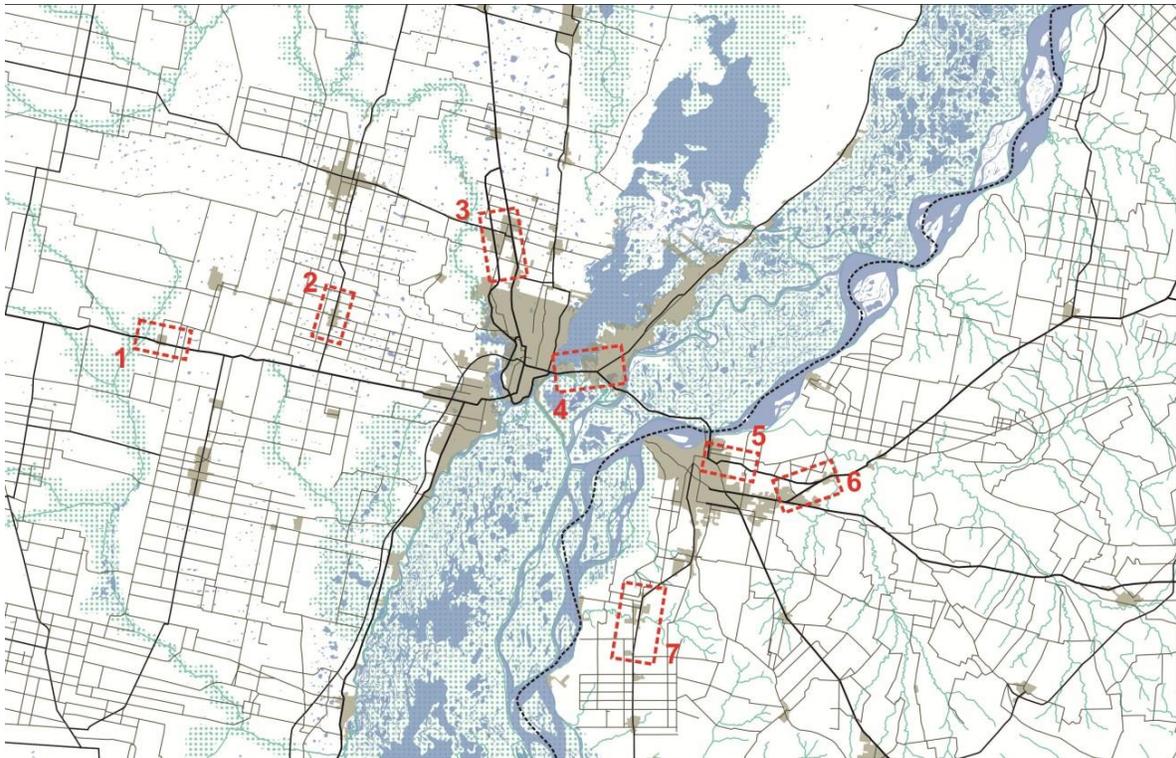


Figura 1: Plano de la Región Metropolitana Santa Fe-Paraná y los *tramos-área* seleccionados.
Fuente: Elaboración propia en GIS en base a coberturas del IGN

RESULTADOS/CONCLUSIONES

La construcción de la disciplina urbanística ha debido centrarse en la observación de patrones de comportamiento que, en alguna medida constituyen respuestas lógicas dentro de determinados marcos de condicionamientos. La observación de estos patrones permite establecer relaciones de causalidad que expliquen algunos *porqués* de determinadas transformaciones en el territorio y puedan ir construyendo una explicación de la realidad actual y sus tendencias.

Las áreas en transición, tal como sucede con los periurbanos, dan cuenta del dinamismo de transformación de la sociedad en cada momento, pero también del nivel de conflictividad que se desprende de los desequilibrios de un campo de fuerza que se tensa y reacomoda constantemente.

Adelantando algunas conclusiones, podemos decir que los patrones de relaciones identificados se pueden organizar básicamente en dos grandes grupos: por un lado, los que generan enclaves de gran accesibilidad y visibilidad, y por otro, aquellos que integran la pieza vial a la vida urbana local generando “*espacios de vialidad interurbana*”.

BIBLIOGRAFÍA BÁSICA

- Alcalá, L. I., 2017.** “Conectar e integrar fragmentos. La contribución de las Rondas de Barcelona”. En Revista QRU N°7 Espacios de Movilidad, Barcelona: Sabate Bel, J. Editor.
- Domingues, A., 2010.** “La Calle de la Carretera: El exotismo en el viejo Portugal.” En Ramos, A. M. (ed. 2014) *La Calle moderna en 30 autores contemporáneos y un pionero*. Barcelona: Ediciones UPC.
- Gutiérrez, A., 2009.** “Movilidad o inmovilidad: ¿qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos”. En: XV CLATPU, Buenos Aires.
- Herce Vallejo, M., 2016.** *¿Calles o Carreteras? El Espacio del Automóvil en la Ciudad – 1a ed. – Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Café de las Ciudades.*
- Indovina, F., 2004.** “La metropolización del territorio”. En Font, A. (ed.), *l’e plosio de la ciutat: morfologies, mirades i mocions sobre les transformacions territorials recents en les regions urbanes de l’Europa Meridional. The explosion of the city: morphologies*. Barcelona: COAC, pp. 20–43
- Montejano, J. A., 2010.** “Metropolización del territorio y regiones urbanas intermedias. El caso del ámbito central del Camp de Tarragona 1977/2008.” Tesis doctoral, Departamento de Urbanismo y Ordenamiento del territorio. Universidad Politécnica de Catalunya.
- Secchi, B., 1989.** “El espesor de la carretera”. En Ramos, A. M. (ed. 2014) *La Calle moderna en 30 autores contemporáneos y un pionero*. Barcelona: Ediciones UPC.
- Soijet, M.; Gramaglia, V.; García, V.; Santiago, J. y Poeta, P., 2015.** “Santa Fe-Paraná en el inicio de la consolidación metropolitana”, en *Boletín Observatorio Urbanístico Área Metropolitana Santa Fe-Paraná* N°07, junio, p. 17-30. Santa Fe: Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad Nacional del Litoral.
- Soijet M., Mantovani G. y Peralta Flores C., 2016.** “Interfase de transición urbano-territorial: el reconocimiento de una nueva categoría estructural y su operatividad. El caso del Área Metropolitana Santa Fe-Paraná”. En VIII Seminario Internacional de Investigaçãõ Em Urbanismo, Cidade, Território e Paisagem: Pesquisa e Projeto. Organizado por UPC (Univ de Cataluña, España) y UNIVALI (Univ. del Valle de Itajaí). Junio, Balneario Camboriú.