

## CIUDAD Y TERRITORIO

### ESTUDIOS TERRITORIALES

ISSN(P): 1133-4762; ISSN(E): 2659-3254

Vol. LIII, N.º 208, verano 2021

Págs. 437-462

<https://doi.org/10.37230/CyTET.2021.208.09>

CC BY-NC-ND



# La conformación de Corredores de Expansión Urbana: el caso de una ciudad media de América Latina

Estefanía SZUPIANY<sup>1</sup>

Doctora Arquitecta. Concejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Argentina

**RESUMEN:** Los Corredores de Expansión Urbana (CEU) se convirtieron en objeto de esta investigación tras analizar la relación entre las infraestructuras de transporte –particularmente viales– y los procesos de expansión urbana. En el marco de las ciudades medias de América Latina, cuyas problemáticas comunes responden a lógicas específicas de producción y reproducción socio-espacial, el caso de estudio aquí propuesto corresponde al Gran Santa Fe (GSF-Argentina). Con el objetivo de esclarecer el proceso de conformación de los CEU del GSF, se adoptó una metodología mixta –que incluye aproximaciones cuantitativas y cualitativas, y se propuso un abordaje propio del campo de los estudios urbanos, y un enfoque historiográfico de «larga duración». Las conclusiones apuntan a discutir la operatividad de este objeto de estudio, en tanto forma espacial que adquiere cierta entidad en los modos contemporáneos de habitar lo urbano.

**PALABRAS CLAVE:** Expansión Urbana; Infraestructura de transportes; Carretera; Espacio Urbano; Latinoamérica.

## The formation of Urban Expansion Corridors: the case of a Mid-Sized City in Latin America

**ABSTRACT:** The Urban Expansion Corridors (UEC) became the object of this research after analysing the relationship between transport infrastructures –particularly roads– and urban expansion processes.

Recibido: 18.03.2020; Revisado: 04.07.2020.

Correo electrónico: [eszupiany@gmail.com](mailto:eszupiany@gmail.com); N.º ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5571-7485>

La autora agradece los comentarios y sugerencias realizados por los evaluadores anónimos, que han contribuido a mejorar y enriquecer el manuscrito original.

<sup>1</sup> Este artículo condensa una serie de resultados alcanzados a partir de la realización de la tesis doctoral de la autora: *La traza y la mancha. Los corredores viales en los procesos de expansión y complejización de la estructura urbana de la ciudad de Santa Fe*, defendida en marzo de 2019 en la Universidad Nacional de Rosario, República Argentina (SZUPIANY, 2019).

Within the framework of Mid-sized cities in Latin America, whose common problems respond to specific logics of production and socio-spatial reproduction, the case study proposed here corresponds to the Greater Santa Fe (GSF-Argentina). To clarify the formation process of the GSF's UEC, we have adopted a mixed methodology –which includes both quantitative and qualitative approximations, and have proposed an approach typical of the field of urban studies, and a «long term» historiographic perspective. The conclusions aim to discuss the operability of this object of study, as a spatial form that acquires a certain entity in contemporary modes of urban living.

**KEYWORDS:** Urban development; Transport infrastructure; Roads; Urban spaces; Latin America.

## 1. Introducción

A lo largo del siglo XX, las ciudades experimentaron cambios notables en su fisonomía –entre ellos, hacia formas lineales de crecimiento–, estableciendo nuevos modos de interacción entre los distintos elementos que componen la estructura urbana y, por lo tanto, la organizan socio-espacialmente. En efecto, la ocupación continua y compacta del territorio en torno al núcleo urbano tradicional fue cediendo lugar a una lógica diferente; a una urbanización fundada en la proximidad a las principales vías de comunicación vehicular. En este sentido, es posible afirmar que el creciente volumen de los desplazamientos cotidianos –promovidos por el aumento progresivo de la automoción– se convirtió en un mecanismo determinante del cambio espacial. No obstante, insistir en el «efecto estructurante» y en la centralidad que asumen las infraestructuras de transporte en los diversos procesos de urbanización sería casi una trivialidad. Por tal motivo, el tema aquí propuesto, es decir, la relación entre las Infraestructuras de Transporte Viales (ITV) y los Procesos de Expansión Urbana (PEU), intenta ir más allá de aquella afirmación, buscando ensayar algunas respuestas alternativas a las ya esbozadas por interpretaciones de tipo causal, reduccionista y con cierto grado de determinismo tecnológico. Por el contrario, aproximaciones relacionales y asociativas entre ambas dimensiones parecen orientar la indagación hacia un abordaje diferente de los fenómenos urbanos emergentes; en este caso, la conformación de Corredores de Expansión Urbana (CEU) en tanto formas espaciales que adquieren cierta entidad en los modos contemporáneos de habitar lo urbano.

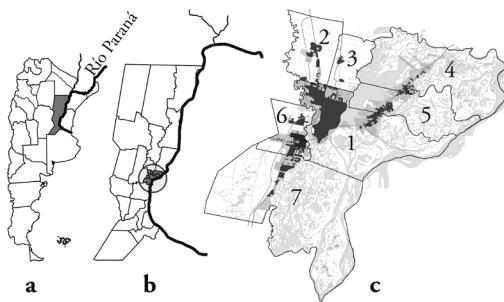
La consolidación de los CEU es una característica que transciende diversos contextos y

distintas escalas geográficas; sin embargo, interesan aquí aquellos corredores que se desarrollaron en el ámbito de las ciudades medias de América Latina. En particular, porque las problemáticas comunes que atañen a este tipo de conformaciones urbanas responden a lógicas específicas de producción y reproducción socio-espacial, donde las tendencias actuales de expansión y fragmentación se materializan en procesos de desconexión física y discontinuidades morfológicas. El modelo de ciudad fragmentada cobró impulso en América Latina a partir de la década de 1980, en el marco de una fuerte reestructuración económica y política que replanteó el posicionamiento de las principales ciudades latinoamericanas frente al fenómeno global<sup>2</sup>. No obstante, en este marco de redefinición se mantuvieron vigentes dos patrones tradicionales que estructuraron los antiguos modelos de crecimiento. Se trata de un modo de expansión urbana que combina elementos radiales y sectoriales: por un lado, el desarrollo de infraestructuras viales se superpone a la vieja traza ferroviaria, convirtiéndose en un factor determinante de la producción y rentabilidad del suelo urbano; por el otro, la generalización de una pauta de crecimiento insular, primero propia de la localización periférica de las clases populares y luego extendida a la construcción general del espacio residencial.

En este contexto, se inserta el caso de estudio aquí propuesto: la ciudad de Santa Fe (Argentina) y su territorio de expansión, o Gran Santa Fe (GSF) (FIG. 1). Un caso de estudio que, si bien presenta problemáticas comunes a otras conformaciones urbanas de escala media, posee también una particularidad, fundamentalmente por su condición fluvial, es decir, por el alto grado de complejidad hídrica en el que se halla inmersa su extensión<sup>3</sup>. En efecto, los

<sup>2</sup> La década de 1980, en efecto, representa un punto de inflexión en la coyuntura posmoderna, postdesarrollista o postindustrial, iniciando un período –que aún continúa– en el que el discurso de la fragmentación socio-espacial se instala en los marcos teóricos de los estudios urbanos (SZUPIANY, 2018b).

<sup>3</sup> El municipio de Santa Fe posee una superficie de 26.800 Ha. De ese total, el 78.2% está ocupado por ríos, lagunas, islas y bañados, por lo que solo el 21.8% restante (5.860 Ha.) corresponde a la zona de interfluvios en donde se asienta la ciudad propiamente dicha.



a. Provincia de Santa Fe en Argentina (división provincial); b. Gran Santa Fe en provincia de Santa Fe (división departamental); c. Localidades que integran el Gran Santa Fe: Ciudad central Santa Fe (1) – Recreo (2) – Monte Vera (3) – Arroyo Leyes (4) – San José del Rincón (5) – Santo Tomé (6) – Sauce Viejo (7).

**FIG. 1/ Ubicación geográfica del caso de estudio – Gran Santa Fe (GSF).**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos extraídos de la IDESF (Infraestructura de Datos Espaciales de la provincia de Santa Fe).

cursos naturales de los ríos Paraná y Salado fueron sometidos a un extenso proceso de anthropización a partir del cual el recurso acuífero se transformó en peligro y amenaza. Pues, lejos de planificar el crecimiento urbano en función de las complejas condiciones naturales preeexistentes, las políticas urbanas o, más bien, la ausencia de ellas, consolidó un modelo de adaptación del medio a los procesos de ocupación, legitimando su accionar en la construcción de un imaginario colectivo fundado en la sensación de una seguridad relativa a partir de la construcción de infraestructuras de defensa y movilidad. Al mismo tiempo, se registran procesos de expulsión impulsados por la dinámica mercantilista del suelo; en un primer momento hacia la ribera oeste de la ciudad, y en un segundo momento hacia los ejes viales de conexión regional. De allí que la relación entre las ITV, los PEU del GSF y el curso natural de los ríos Paraná y Salado, derivó en la conformación de CEU en distintas direcciones.

Con el objetivo de esclarecer estos procesos urbanos-territoriales, el presente artículo se organiza en tres apartados. En primer lugar, se expone la metodología adoptada; allí se indican las coordenadas teóricas desde las cuales fue posible conceptualizar el objeto de estudio y construir el problema, y las herramientas metodológicas empleadas para alcanzar los objetivos de la investigación. En segundo lugar, se exponen los resultados –a partir de un enfoque historiográfico de «larga duración»– en función de los tres momentos centrales identificados en el proceso de conformación de los CEU del GSF.

Por último, se desarrollan algunas discusiones en torno a la operatividad del objeto de estudio, tanto en el ámbito local como en el de las ciudades medianas latinoamericanas.

## 2. Metodología

En este primer apartado, se realiza una reconstrucción de las primeras etapas de la investigación, haciendo foco en el rol que asumió la teoría tanto en la formulación de los objetivos como en la selección de una metodología válida para alcanzar esos objetivos (SAUTU, 2005). Para ello, se presentan, en primer lugar, las coordenadas teóricas –antecedentes y marco teórico– desde las cuales fue posible conceptualizar el objeto de estudio: los CEU. En segundo lugar, se detalla la construcción del problema –interrogantes y objetivos–, lo que derivó en la definición de una periodización: los momentos centrales en el proceso de conformación de los CEU del GSF, a partir de la cual se organizaron los resultados de la investigación. En tercer lugar, se reconstruye la metodología: variables de análisis, fuentes, recorte temporal y recorte espacial; herramientas organizadas a partir de una metodología mixta, que incluye aproximaciones cuantitativas y cualitativas.

### 2.1. Coordenadas teóricas

El análisis de las principales posiciones teóricas se organizó en torno a tres conceptos claves: espacio urbano, movilidad y corredores urbanos regionales y/o territoriales; y se ensayó una aproximación de tipo relacional, enmarcada en el amplio campo de los estudios urbanos, prestando especial atención a aquellos trabajos ubicados entre la historia y la geografía urbana, entre el urbanismo y la planificación urbana y territorial. Posteriormente, la reposición y sistematización de esos antecedentes derivó en la construcción del marco teórico en función de tres proposiciones teóricas iniciales.

#### 2.1.1. Antecedentes en torno a la relación entre las ITV y los PEU

Una primera aproximación al estudio de los CEU orientó la indagación hacia aportes teóricos que abordan la noción de «espacio urbano» desde aproximaciones alternativas a los enfoques dualistas: CRAWFORD (2014[1999]), SOJA (1996, 2010[1999]), NEUMAN (2005). El segundo

concepto clave giró en torno a la noción contemporánea de «movilidad», entendida desde un plano teórico donde se superponen transportes, infraestructuras y flujos. Por un lado, se retomaron aquellos aportes que analizan la relación entre transporte, ciudad y territorio: OFFNER (1993), OFFNER & al. (2014), MIRALLES-GUASCH (2002), BLANCO (2004, 2012, 2016), VIDAL-KOPPMANN (2007); por otro, trabajos de investigación que se enmarcan dentro de los estudios culturales asociados a la emergencia del nuevo paradigma de la movilidad, o *mobility turn*: URRY (2000), SHELLER & URRY (2006), ZUNINO SINGH (2015), BALLENT (2005, 2008). Por último, se exploraron trabajos centrados en la conformación de «corredores urbanos, regionales y/o territoriales» en distintos ámbitos geográficos. Se trata de indagaciones empíricas que operativizan la noción de corredor vinculada a procesos lineales de urbanización y a la generación de nuevas centralidades, destacando la relevancia del eje vial en la estructuración de la trama regional: MANERO MIGUEL (1989, 1996), ÁLVAREZ MORA & DE LA RIVAS & PARÍS (2013), MIKKELSEN & SAGUA & LIMA (2014), COLLADO (2012), VECSLIR (2005) y DOMINGUES (2010, 2014).

## 2.1.2. Marco teórico y proposiciones iniciales

De la selección y el análisis de estos antecedentes, y a partir de su sistematización en función de los conceptos clave que orientaron la indagación (espacio, movilidad, corredor), se derivaron las siguientes proposiciones teóricas iniciales:

### a) Los CEU como unidades espaciales de un *continuum* urbano-rural

Los enfoques de clasificación dualista, tales como: urbano-rural, público-privado, primer espacio (percibido)-segundo espacio (concebido), ciudad compacta-ciudad difusa, ofrecen categorías un tanto obsoletas para el estudio de los CEU. Por el contrario, de acuerdo a los antecedentes arriba señalados, los corredores han sido interpretados como una realidad autónoma e independiente de la red estatal de transporte centralizada, con personalidad territorial propia y potencialidad evidente (ÁLVAREZ MORA & DE LA RIVAS & PARÍS, 2013); en tanto construcción de base territorial que trasciende la aparente linealidad de sus expresiones (MIKKELSEN & SAGUA & LIMA, 2014); como una «red de localidades» (COLLADO, 2012); como espacios de nueva centralidad en el «espesor de la carretera» (VECSLR, 2005); como una

«Calle de la Carretera» que se convierte en un espacio de reflexión sobre lo que cambia, como un rizoma que organiza la urbanización extensiva (DOMINGUES, 2014). Más allá de los diversos contextos geográficos y de los distintos enfoques disciplinarios, estas definiciones confirman la emergencia de abordajes renovados en el modo de entender el crecimiento de las ciudades. Por otra parte, con el propósito de superar aproximaciones dicotómicas y taxonomías excluyentes, el espacio urbano de los corredores fue entendido como un «espacio público cotidiano», en donde la movilidad es el elemento definitorio (CRAWFORD, 2014[1999]); como la superposición de los espacios percibidos, concebidos y vividos, es decir, ya no solo como un espacio material y de representación, sino también como un espacio con posibilidades de nuevos significados activados por medio de la acción y la imaginación social (SOJA, 2010[1999]); como un resultado procesual de la urbanización y no como una forma acabada, estrictamente compacta o difusa (NEUMAN, 2005). En este marco alternativo, puede afirmarse que los CEU emergen como unidades espaciales de un *continuum* rural-urbano, en tanto objetos de estudio para la investigación histórica y prospectiva en el amplio campo de los estudios urbanos, desde la historia y geografía urbana, hasta el urbanismo y la planificación urbana y territorial.

### b) Los CEU como entramados de movilidades diversas

Si la proposición anterior presentó un modo de abordaje alternativo a los enfoques dicotómicos, dualistas o binarios, esta segunda proposición teórica apuesta a la superación de perspectivas reduccionistas, basadas en esquemas de causalidad-determinista. Siguiendo este paradigma, los CEU no serían más que formas urbanas resultantes de la extensión de infraestructuras ferro-viales, o un resultado de los «efectos estructurantes del transporte» (OFFNER, 1993). Por el contrario, los CEU fueron aquí interpretados más allá de la lógica determinista entre causa y efecto, en el marco de relaciones a las que podría definirse como «dialécticas-asociativas». En una palabra, se trata de relaciones de mutua dependencia funcional y estructural entre las ITV y los PEU, cuyo análisis dependerá de una profunda comprensión de las dinámicas territoriales en las que se insertan los medios de transporte (MIRALLES-GUASCH, 2002). Asimismo, esta interacción compleja y dialéctica entre los elementos constitutivos de los CEU, implicó un giro teórico-metodológico desde los estudios tradicionales del transporte hacia los estudios de la movilidad. Este giro, denominado

*mobility turn* (URRY, 2000), alienta a entender a la movilidad como una práctica socio-espacial donde los objetos de estudio son abordados como un ensamble de movimiento, tecnologías y significados (ZUNINO SINGH, 2015). Por lo tanto, con el objetivo de examinar los procesos que dieron lugar a la conformación de los CEU del GSF, se asumió una aproximación historiográfica asociada a este nuevo paradigma de la movilidad, así como también a estudios vinculados con la historia cultural y social. Este posicionamiento supone analizar los CEU no solo desde su conformación técnica y política, sino también desde otras miradas de la sociedad que operaron en la construcción de sus significados (BALLENT, 2005). Asimismo, permite comprenderlos como entramados de materialidades y movilidades, donde el paso a través de lugares aparentemente singulares se convierte en una interacción compleja.

c) Los CEU como escenarios de la interacción entre la técnica, el Estado y el espacio urbano

Definido el posicionamiento teórico y epistemológico respecto del objeto de estudio, la tercera proposición teórica reivindica a los CEU como escenarios de interacción entre la técnica (ITV); el Estado, a través de la planificación urbana y las políticas de desarrollo vial; y el espacio urbano. En tal sentido, siguiendo la perspectiva desarrollada por BALLENT (2005, 2008), se trata de analizar los CEU no solo desde sus aspectos técnicos y políticos, sino incorporando también la dimensión cultural a través de representaciones urbanas. En este caso, representaciones de la movilidad que varían de acuerdo al modo en el que las infraestructuras viales se insertan, transforman e interactúan en el espacio de las expansiones urbanas.

## 2.2. La construcción del problema

A partir de la reconstrucción teórica y conceptual detallada más arriba, surgieron los siguientes interrogantes: ¿cómo se relacionan los procesos de expansión urbana con el trazado y la configuración de las redes viales? ¿Cómo es que dicha interacción ha devenido en un modo particular de habitar lo urbano, que se manifiesta en la conformación de un *continuum* urbano-rural y en entramados de movilidades diversas? ¿Cómo han incidido los distintos modelos urbanos –insertos en determinados paradigmas políticos y económicos predominantes en el contexto nacional– en el proceso de conformación de los CEU del GSF? ¿Cómo han ido variando las

representaciones de aquellos espacios urbanos condicionados por la movilidad?

Para dar respuesta a esas preguntas, el objetivo general de la investigación ha consistido en esclarecer la complejidad inherente a la relación entre las ITV y los PEU, de cuya reciprocidad emerge un modo particular de habitar lo urbano: los CEU. Asimismo, se ha buscado establecer cómo los distintos modelos urbanos –insertos a su vez en determinados paradigmas políticos y económicos, y materializados, sobre todo, en la concreción de obras de infraestructura vial– han incidido en el proceso de conformación de los CEU. Por otro parte, se procuró comprender cómo han ido variando a lo largo del tiempo las representaciones de aquellos espacios condicionados por la movilidad. Todo esto, prestando especial atención al caso del GSF. Finalmente, a partir de la concreción de estos objetivos, y teniendo en cuenta el caso de estudio propuesto, se ha pretendido realizar un aporte al conocimiento de los nuevos modos de habitar lo urbano en los territorios de expansión de ciudades medias latinoamericanas.

A partir de allí, fue posible establecer una periodización en el proceso de conformación de los CEU del GSF en función de tres momentos centrales:

1. Los CEU como territorios de exploración, apertura y marcación en la «prehistoria» del camino: entre movilidades fluviales y ferroviarias (1573-1930).
2. Los CEU como soportes del progreso y desarrollo nacional: del camino pavimentado a las grandes infraestructuras (1930-1980).
3. Los CEU como escenarios de movilidades en conflicto: entre autovías y calles urbanas (1980-2018).

## 2.3. Coordenadas metodológicas

Con el objetivo de esclarecer el proceso de conformación de los CEU del GSF, se propuso una metodología mixta, que incluye aproximaciones de tipo cuantitativas y cualitativas. En términos cuantitativos, vinculados a aquellos elementos más inmediatos y tangibles (la infraestructura de movilidad y la expansión del tejido urbano), se ha recurrido, fundamentalmente, al análisis estadístico de los censos de población y hogares, y a la observación de los relevamientos fotogramétricos realizados por diversos organismos públicos y empresas privadas. En términos cualitativos, vinculados a aquellos elementos más

mediatos (contextos y representaciones), se ha recurrido a herramientas de abordaje provenientes de la historia urbana y de los estudios urbanos y culturales; en particular, de la geografía urbana crítica y de la historia cultural<sup>4</sup>. Dicho esto, se adoptaron cuatro variables de análisis; mientras que las dos primeras se vinculan a los aspectos más inmediatos, las dos segundas lo hacen con aquellos factores más mediados<sup>5</sup>:

- Las políticas vinculadas a la movilidad urbana y territorial, sobre todo vial, y su materialización a través de la concreción de obras de infraestructura de transporte.
- La expansión del tejido urbano y la dinámica demográfica: crecimiento y distribución poblacional.
- Los modelos urbanos insertos en determinados paradigmas político-económicos prevalecientes en el contexto nacional y regional.
- Las representaciones construidas en torno a los CEU, en tanto unidades espaciales condicionadas por la movilidad.

Para llevar a cabo esta aproximación, se recurrió a diversas fuentes: documentación y fotografía histórica de la obra vial; censos nacionales, provinciales y municipales; documentación cartográfica histórica y contemporánea; estudios académicos vinculados al caso del GSF; estudios especializados en historia política y económica del país y la región; prensa escrita y artículos de divulgación; documentos de urbanismo y planificación territorial; planes urbanos, regionales y territoriales; documentación legal y normativa: ordenanzas, leyes y decretos; y observación directa del fenómeno con recorridos fotográficos.

Por otra parte, en cuanto al recorte temporal, cabe señalar que se ha adoptado un análisis de «larga duración» (BRAUDEL, 1968), dado que dicho modo de abordaje es capaz de dar cuenta del proceso por el cual los CEU llegaron a conformarse como unidades espaciales de un *continuum* urbano-rural y como entramados de movilidades diversas, desde

la «prehistoria» del camino hasta la actualidad. En definitiva, se trata de reconstruir la genealogía de estos corredores, intentando advertir las continuidades y las rupturas, las pervivencias y mutaciones, desde su génesis más remota, como medios suplementarios de exploración del territorio, atravesando el período de su institucionalización y definición, hasta llegar a su configuración y consolidación actual, como escenarios de un nuevo modo de habitar lo urbano donde las altas velocidades de la movilidad regional, nacional e internacional conviven con la movilidad urbana cotidiana del tejido en expansión.

Finalmente, el recorte espacial gira en torno a la ciudad de Santa Fe, capital de la provincia homónima, la cual se encuentra ubicada en la región Centro-Este de la República Argentina. Esta ciudad representa el centro administrativo, funcional y de servicios con mayor jerarquía del *continuum* urbano denominado GSF. Con una población de 501.166 habitantes, según el Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010, su crecimiento se originó desde el extremo sureste, en vinculación con el trazado fundacional y el curso de la Laguna Setúbal, hacia el norte y el oeste. En relación con esta última direccionalidad, la mancha urbana avanzó a lo largo del siglo XX sobre terrenos anegadizos pertenecientes a los bañados del Río Salado, provocando una creciente vulnerabilidad social y espacial que se ha visto profundizada en las últimas décadas. Por otro lado, un mismo patrón territorial de crecimiento responde a la prolongación de vías circulatorias en distintas direcciones, incluyendo en su extensión a las localidades vecinas de Monte Vera y Recreo al norte; Santo Tomé y Sauce Viejo al suroeste; San José del Rincón y Arroyo Leyes al este. En función de ambos patrones de crecimiento, se definieron los cuatro CEU que representan la delimitación del caso de estudio (FIG. 3):

- Corredor Litoral de Borde (CLB): a lo largo de las costas este, sur y oeste de la ciudad de Santa Fe.

<sup>4</sup> Este posicionamiento metodológico intentó ofrecer un análisis alternativo al de aquellas aproximaciones basadas en categorías de análisis dicotómicas y causales; por caso, la del «efecto estructurante» de los transportes y las infraestructuras. En este sentido, la propia construcción del objeto de estudio pretendió dar cuenta de cómo los CEU, en tanto un nuevo modo de habitar lo urbano, pueden ser comprendidos como unidades espaciales que emergen de la interacción compleja entre factores mediados e inmediatos. En otras palabras, que una explicación más o menos acabada de estos fenómenos no puede ser

realizada solo a partir del trazado de una ruta o de la simple conformación de un loteo, sino que también debe involucrar el universo político, económico y cultural en el que se desarrollan.

<sup>5</sup> En su conjunto, estas variables proponen una aproximación a la dimensión cultural de los CEU, en alusión a la «tríadeítica de la espacialidad» conformada por la interacción del espacio percibido, concebido y vivido (SOJA, 2010[1999]). Para fundamentar este modo alternativo de investigación espacial, SOJA retomó la noción de *espace vécu* (espacio vivido) de Henri LEFEBVRE (1991[1974]).

- Corredor Litoral Este (CLE): integrado por los barrios de La Guardia y Colastiné (ciudad de Santa Fe), la ciudad de San José del Rincón y el pueblo de Arroyo Leyes.
- Corredor Litoral Sur (CLS): integrado por la ciudad de Santo Tomé y el pueblo de Sauce Viejo.
- Corredores Interiores Norte (CIN): correspondientes a los dos ejes de crecimiento hacia el norte de la ciudad de Santa Fe. Uno está integrado por la ciudad de Recreo (CIN-Recreo); el otro, por el pueblo de Monte Vera (CIN-Monte Vera).

En términos estadísticos, el crecimiento poblacional de cada CEU puede observarse en los datos censales registrados en la Fig. 2.

CEU	Localidad	Población del GSF, por distritos y corredores (1895-2018)									
		1895	1914	1947	1960	1970	1980	1991	2001	2010	2018*
CLB	Santa Fe (ciudad central)	22.685	59.574	168.791	208.900	244.655	287.240	349.323	369.589	391.231	423.212
	S. J. del Rincón	2.734	2.979	1.162	1.307	2.367	3.193	5.355	8.503	10.178	12.024
CLE	Arroyo Leyes							1.599	2.241	3.012	3.866
	Total CLE	2.734	2.979	1.162	1.307	2.367	3.193	6.954	10.744	13.190	15.890
CLS	Santo Tomé			4.446	17.400	23.572	35.363	44.533	59.072	66.133	74.468
	Sauce Viejo	1.317	2.432		164	197	813	2.617	3.631	6.825	8.123
CIN	Total CLS	1.317	2.432	4.610	17.597	24.385	37.980	48.164	65.897	74.256	84.025
	Recreo	1.174	1.971	598	1.095	2.046	3.517	9.801	12.798	14.205	15.897
CIN	Monte Vera		847	529	1.998	1.357	2.657	5.583	7.068	8.284	9.640
	Total CIN	1.174	2.818	1.127	3.093	3.403	6.174	15.384	19.866	22.489	25.537
Total GSF		27.910	67.803	175.690	230.897	274.810	334.587	419.825	466.096	501.166	548.664

FIG. 2 / Población del GSF, por distritos y corredores (1895-2018).

Fuente: Elaboración propia en base a Censos Nacionales (1895-2010) / (\*) Estimación al 30/06/2018 - IPEC, Santa Fe.

En relación con los antecedentes del caso de estudio propuesto, se ha verificado que las investigaciones enfocadas en el análisis socio espacial –urbano y territorial– ofrecen diversas perspectivas dentro del campo de los estudios urbanos, desde aproximaciones vinculadas a la historia urbana hasta aquellas más cercanas al campo de la planificación urbana y territorial. A partir de su lectura y análisis, puede decirse que la presente investigación intentó completar un «vacío» hallado en los estudios dirigidos a la comprensión de las dinámicas socio-espaciales del GSF. Precisamente, se pretendió establecer una mirada integral –tanto espacial como temporal– de los procesos de conformación del GSF, en un momento en el que, a pesar de haberse extendido la teoría acerca de la gobernabilidad «metropolitana» y el abordaje de los territorios de acuerdo a su extensión física real, las políticas urbanas del ámbito local aún se

enfrentan a los obstáculos que representan las divisiones jurisdiccionales.

### 3. Resultados

A continuación, se exponen los resultados de la investigación en función de los tres momentos centrales identificados en el proceso de conformación de los CEU del GSF. Asimismo, cada período se encuentra subdividido en dos secciones: la primera está destinada a ofrecer una reconstrucción esquemática de los distintos modelos urbanos –insertos en los paradigmas políticos y económicos dominantes en cada uno de los períodos identificados–, y su incidencia sobre la construcción del espacio urbano nacional, regional y local. En la segunda sección, se ofrece un estudio pormenorizado del caso,

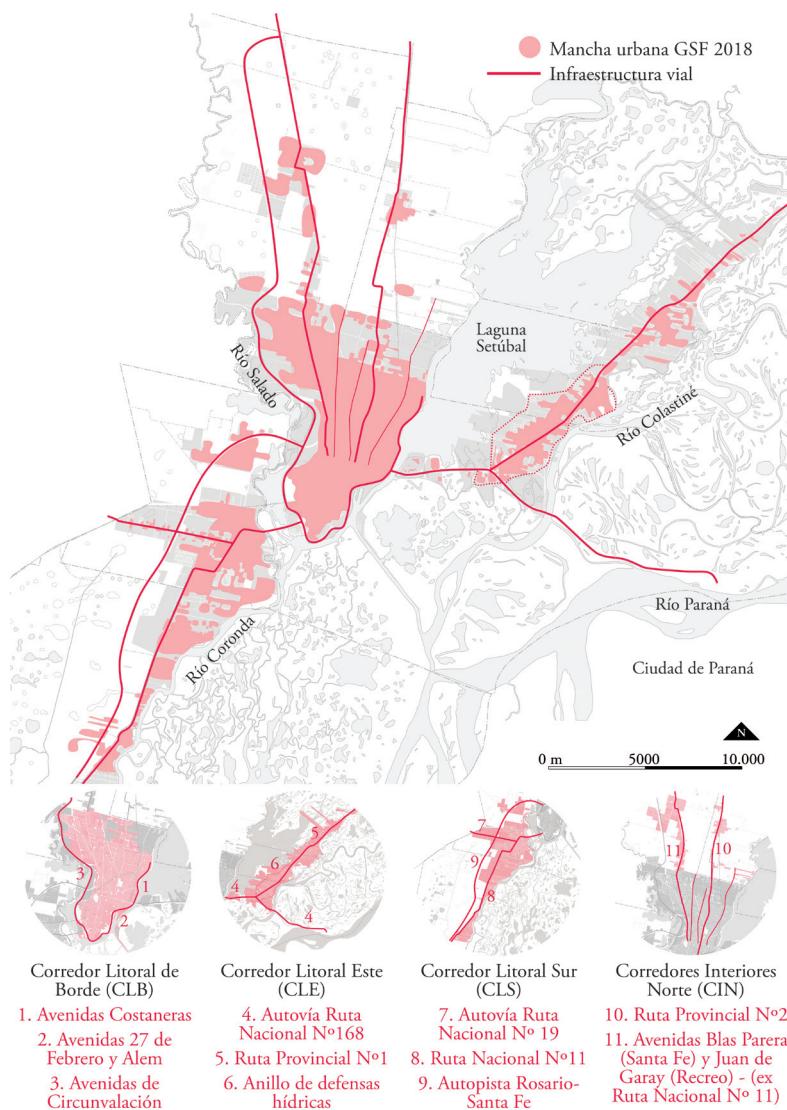


FIG. 3/ Delimitación del caso de estudio – Corredores de Expansión Urbana (CEU) del GSF.

Fuente: Elaboración propia.

prestando especial atención a cada uno de los cuatro CEU: CLB, CLE, CLS y CIN. Como ya se ha dicho, a partir del abordaje simultáneo de sus conformaciones, se planteó una aproximación integral al proceso general de expansión de la ciudad de Santa Fe. Un proceso que se reconstruye en la parte final de este apartado a partir de las cuatro variables de análisis establecidas: infraestructura de transporte vial; expansión urbana y dinámica demográfica; contextos; y representaciones (FIG. 12). Asimismo, una síntesis gráfica de ese proceso se condensa en las figuras 5, 8 y 11.

### 3.1. Los CEU como territorios de exploración, apertura y marcación en la «prehistoria» del camino: entre movilidades fluviales y ferroviarias (1573-1930)

#### 3.1.1. Ríos, rieles y caminos

Entre la colonización española del siglo XVI y el establecimiento de colonias agrícolas –que se vio acompañada por la inmigración europea– en

el siglo XIX, un entramado de movilidades orientó la exploración del territorio y trazó las direccionalidades dominantes, en el marco de un proceso colonial que imaginó su imperio como una «red de ciudades» (ROMERO, 2010[1976]) e impuso nuevas formas de ordenamiento territorial, propias de la cultura occidental. De los diversos cruces entre las vías navegables y las rutas terrestres surgieron las ciudades del Litoral, en tanto enclaves del proceso de colonización del Río de la Plata iniciado en las expediciones de Juan Díaz de Solís. De este modo, la mancha urbana de las ciudades litoraleñas emergió de esta coyuntura, entre una movilidad fluvial dominante y una movilidad terrestre que resultaba complementaria, ya que la obra caminera se concebía como un sistema subsidiario a las vías navegables.

Entre dichas ciudades, se destaca Santa Fe. Surgida a partir de una «encrucijada de vías fluviales y terrestres» (CALVO, 2012:295), y evocada como la primera ciudad del Litoral, su fundación representó un punto de inflexión en el proceso de colonización del territorio del Río de la Plata. Tras el surgimiento del fuerte de Asunción, en 1537, y su posterior consolidación como centro urbano y cabecera del gobierno del Paraguay, la creación de Santa Fe respondió a un objetivo claro: «abrir puertas a la tierra» para resolver el aislamiento que experimentaba Asunción respecto del resto de los asentamientos de la colonia, comunicando a Paraguay con la salida al Atlántico –a través del Río de la Plata– y con los caminos que se dirigían hacia el Alto Perú, a través de Santiago del Estero y Tucumán. Las expediciones previas, que marcharon desde Asunción en dirección transversal y directa hacia el oeste, se vieron frustradas al evidenciar serias dificultades naturales. Ante ese panorama, la búsqueda de una ruta alternativa implicó la combinación de vías fluviales y terrestres, y el establecimiento de un nudo articulador entre ambos sistemas de comunicación en un punto intermedio del Río Paraná, y a mitad del camino hacia el Río de la Plata (FIG. 4, izquierda). De estas expediciones, resultó la fundación de Santa Fe en 1573, impulsando un proceso de ocupación del Litoral con la fundación de otras ciudades sobre el mismo eje fluvial del Paraná: Buenos Aires (1580) y Corrientes (1588). A pesar del desarrollo urbano alcanzado tras la fundación, menos de un siglo más tarde, diversos factores motivaron el traslado de la ciudad Santa Fe hasta su emplazamiento actual, 80 km. al sur, sobre el cauce del Río Paraná.

Hacia mediados del siglo XIX, en el ciclo de expansión que los ferrocarriles argentinos experimentaron durante el auge del modelo

agroexportador, la implantación de esta nueva tecnología de transporte trajo consigo una profunda reestructuración del territorio nacional, al tiempo que impulsó transformaciones significativas en los núcleos urbanos existentes y en sus áreas de influencia. En este período, el desarrollo de la obra caminera aún resultaba un sistema de movilidad complementario, esta vez, de la infraestructura ferroportuaria. En efecto, la incapacidad del sistema ferroviario para llegar a todos los centros de producción agrícola fue resuelta con la incorporación de una nueva tecnología que, desde 1910, había comenzado a ser utilizada en otras regiones del mundo: el motor a explosión en vehículos para el transporte. No obstante, la obra vial se convirtió en una variable central del proyecto de modernización urbana al que adhirieron algunas ciudades argentinas, en el marco de un proceso de apropiación o «traductibilidad» (COLLADO, 2007:16) de ciertos modelos e ideales urbanísticos provenientes de Europa y de los Estados Unidos.

En ese marco, Santa Fe volvió a convertirse en un nudo de especial importancia para la comunicación y el intercambio de los productos de la región. Sobre todo, a partir de 1856, año en el que comenzó –con la fundación de Esperanza– la instalación de una vasta red de colonias agrícolas; colonias que en menos de medio siglo produjeron un «crecimiento explosivo» de la población y de la producción en el centro del territorio de la provincia de Santa Fe. A ello se sumó, con la aparición y llegada del ferrocarril, una modificación sustancial en los sistemas de transporte. En este contexto, en 1886 se inauguró un puerto sobre el Río Colaistiné junto al ramal del Ferrocarril Central Santa Fe (FCSF), que comunicaba la ciudad con las colonias. En directa vinculación con esa infraestructura portuaria, también se multiplicaron las líneas ferroviarias que llegaban hasta la ciudad: en 1891 llegó la Línea Ferrocarril Central Argentino (FCCA) desde Buenos Aires y Rosario, y en 1905 la del Ferrocarril Central Norte Argentino (FCCNA), lo que derivó en la construcción de tres estaciones ferroviarias en la ciudad de Santa Fe, y en una amplia infraestructura ligada a ellas (FIG. 4, derecha).

### 3.1.2. La génesis de los Corredores de Expansión Urbana del GSF

#### a) Corredor Litoral de Borde (CLB)

En función de la manera en la que el proceso de urbanización de la ciudad de Santa Fe se vinculó con sus bordes litorales, en las últimas

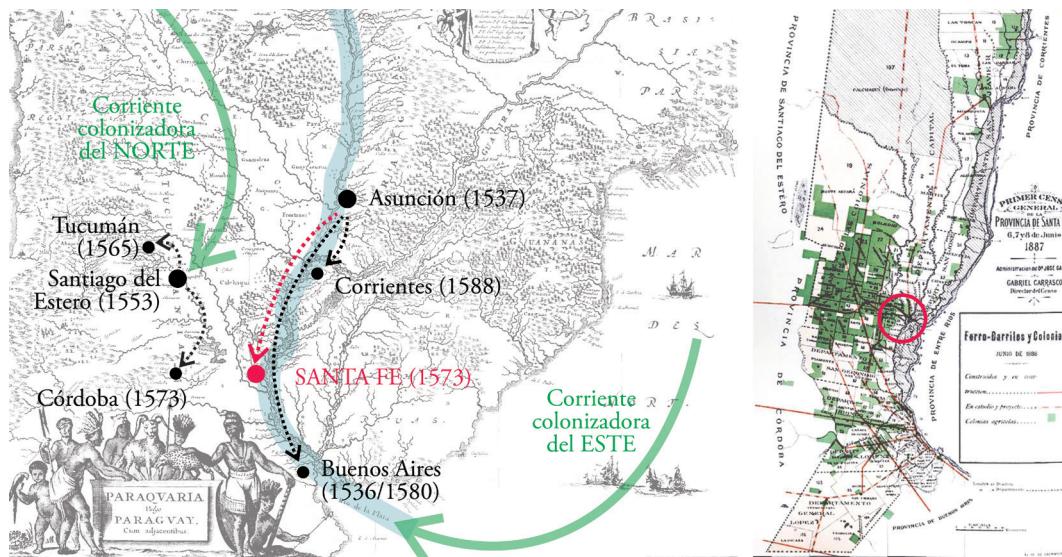


FIG. 4/ Santa Fe «nudo de comunicaciones» entre movilidades fluviales (izq.) y ferroportuarias (der.).

Fuente: (Izq.) Intervención propia sobre mapa de las regiones del Paraguay, compuesto por el padre jesuita Luis ERNOT en 1632 (FURLONG, 1936); (der.) Ferrocarriles y Colonias (CARRASCO, 1888).

décadas del siglo XIX comenzaron a delinearse las diferencias socio-espaciales que hoy se experimentan a lo largo del CLB. Se trata de una construcción social y espacial indisociable del modo en el que, aludiendo a la tríada lefebvriana, fueron concebidas, percibidas y vividas las cuencas del Río Salado y del Río Paraná. En otras palabras, consiste en el *degradé* socio-espacial que se evidencia entre el borde este de la ciudad, caracterizado por la apertura del tejido urbano hacia la Laguna Setúbal; y el borde oeste, determinado, por el contrario, por la «clausura» respecto del Río Salado. La genealogía de una representación denostada del oeste puede trazarse desde las descripciones de aquellos viajeros que exploraron el territorio a mediados del siglo XIX, quienes no hallaron en los bañados del Salado el mismo atractivo que en el sistema del Río Paraná (COLLADO, 2007:39-45). Esta zona de arrabales, como la denominaron algunos de aquellos exploradores, se mantuvo alejada del proceso de urbanización hasta la segunda década del siglo XX, quedando exenta del proyecto modernizador que «abrió» la ciudad hacia la Setúbal.

Durante este período, se trazó el primer tramo del CLB: la Avenida Costanera «Siete Jefes» (1901-1903) sobre la Laguna Setúbal y su posterior reconfiguración junto a la concreción de obras de defensas hídricas (1928). Al mismo tiempo, el terraplén construido para el ramal del FCCA (1911-1912) estableció un «cierre» al

crecimiento de la mancha urbana que avanzaba, por aquél entonces, hacia el oeste del trazo fundacional y en dirección a los bañados del Río Salado (FIG. 5).

#### b) Corredor Litoral Este (CLE)

La expansión hacia el este de la planta urbana de Santa Fe tiene sus orígenes en la formación del Camino de la Costa, extendido entre el viejo y el nuevo asentamiento de la ciudad. A lo largo de su trazado se instalaron una serie de colonias agrícolas y, entre los parajes más cercanos a Santa Fe, se formó el primer poblado de la Costa: el pueblo de San José del Rincón, originado a partir del fuerte construido en los albores del siglo XVIII. A partir de estas primeras tensiones, la instalación del Puerto de Colastiné, ya a finales del siglo XIX, junto a los primeros tendidos del FCSF y los sucesivos puentes ferroviarios sobre la Laguna Setúbal, impulsaron nuevas vinculaciones con la periferia este de Santa Fe. No obstante, hacia finales de la década de 1920, la construcción de una conexión vial a través del «Puente Colgante» (1924-1928) inauguró un nuevo período en la movilidad territorial del CLE (FIG. 5).

#### c) Corredor Litoral Sur (CLS)

La expansión hacia el sur de la planta urbana de Santa Fe tiene sus orígenes en el trazado de los caminos hacia Córdoba y Buenos Aires, cuya

necesidad de vadear el Río Salado dio lugar a la formación de los primeros asentamientos en lo que originalmente fue conocido como «El Paso». Su emplazamiento respecto de la ciudad de Santa Fe, y la configuración geográfica del entorno, propiciaron la formación del futuro núcleo urbano de Santo Tomé. El posterior tendido de los ramales del FCSF y del FCCA no implicaron cambios sustanciales en el desarrollo del poblado. No obstante, la conexión ferroviaria de Santa Fe con los centros productivos del sur –Rosario y Buenos Aires– precisó, nuevamente, atravesar el Salado a través de «El Paso». En ese marco, se construyó la

estación del FCCA en 1889, impulsando en sus alrededores un nuevo foco de crecimiento en la ciudad de Santo Tomé. Posteriormente, se extendió el ramal del FCSF, cuyo trazado y estación actuaron de barreras para el desarrollo del tejido urbano antes mencionado. Sobre las vías de este último ramal, aproximadamente 15 km. al sur de la estación Santo Tomé, se instaló la estación Sauce Viejo (1891). Tal como ocurrió con las estaciones de las localidades de Recreo y Monte Vera, como se indica a continuación, el movimiento generado en torno a la estación Sauce Viejo definió la existencia del nuevo poblado (FIG. 5).

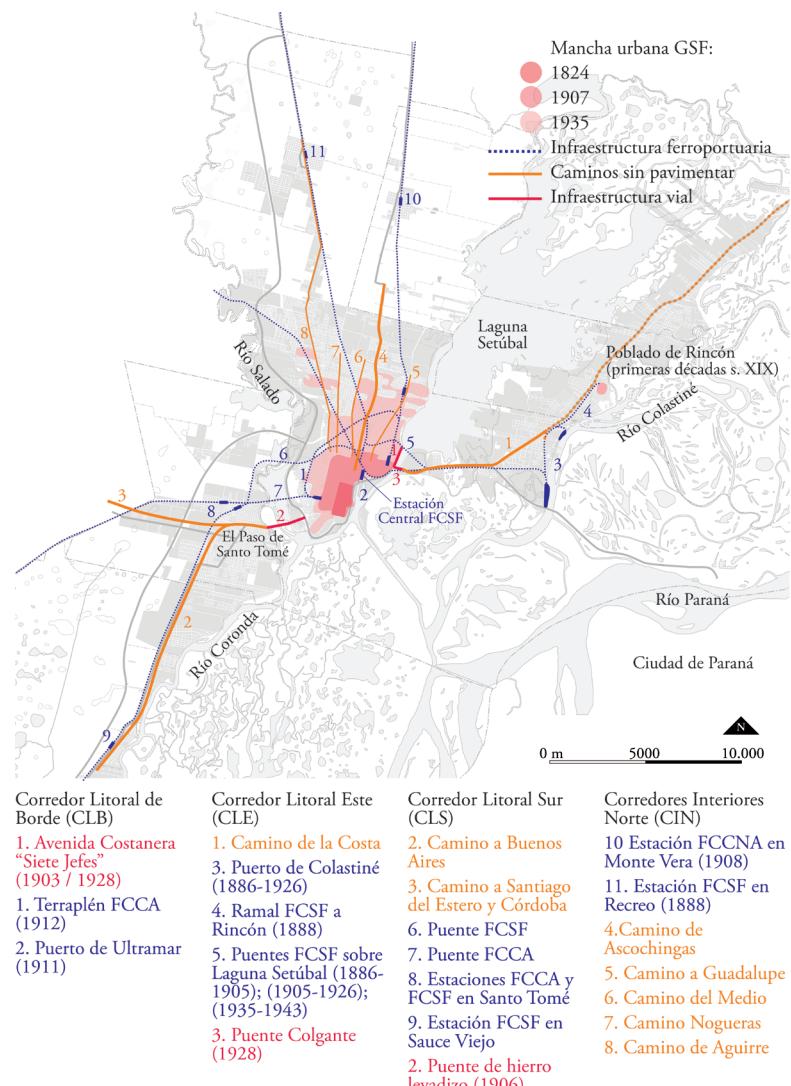


FIG. 5/ Proceso de conformación de los CEU del GSF (1573-1930).

Fuente: Elaboración propia con asistencia de cartografía histórica (BERTUZZI & COLLADO, 1995).

#### d) Corredores Interiores Norte (CIN)

Hacia el norte del trazado de la ciudad trasladada, en la única dirección exenta de bordes fluviales, el territorio fue fraccionado en lonjas, y destinado a las tierras de labor agropecuaria conocidas como chacras. Allí se trazó el primer camino rural, denominado más tarde como camino de «Ascochingas». En dirección a este eje, y más allá del límite norte del espacio rural, nació el actual pueblo de Monte Vera. Tres siglos y medio más tarde, el acceso al pueblo desde la ciudad de Santa Fe mantiene la misma condición territorial que le dio origen: el camino de Ascochingas, hoy avenida Aristóbulo del Valle. A principios del siglo XIX, a medida que el tejido urbano de Santa Fe avanzaba en torno a la cuadricula fundacional, se sumaron otros tres caminos de dirección norte-sur: el camino de Aguirre, el de Nogueras y el camino Público o del Medio (hoy avenidas Blas Parera, López y Planes y Facundo Zuviría, respectivamente). Hacia finales del mismo siglo, el plano del agrimensor B.N. de Llano, de 1884, revela la existencia de un cuarto eje: el camino a Guadalupe, hoy avenida General Paz.

Entre los núcleos urbanos que integran el territorio del GSF, la ciudad de Recreo y los pueblos de Monte Vera y de Sauce Viejo se originaron a partir de la distribución de estaciones secundarias en el entramado de las redes ferroviarias. Si bien el surgimiento de Recreo se vinculó con la fundación de colonias agrícolas en las cercanías de la ciudad de Santa Fe, no fue sino a partir de la extensión de un ramal del FCSF a Colonia San Justo, en 1888, que se consolidó su núcleo poblacional. Por su parte, el poblado de Monte Vera nació a partir de la extensión de un ramal del FCCNA desde la ciudad de Santa Fe hasta la Colonia San Cristóbal, en 1908. Ambas estaciones ferroviarias se ubicaron a unos 18 km. al norte de la estación central del FCSF (FIG. 5).

### 3.2. Los CEU como soportes del progreso y desarrollo nacional: del camino pavimentado a las grandes infraestructuras (1930-1980)

#### 3.2.1. Industrias, autos y autovías

Entre la crisis del modelo agroexportador y el inicio de un período en el que el terrorismo de

Estado (1976-1983) se vio acompañado por la implantación de un paradigma neoliberal, fue predominante un esquema en el cual el Estado de Bienestar adquirió un papel preponderante en la vida política, económica y urbano-territorial de la Argentina. La primera etapa de este período se ubica entre el año 1930 y el año 1955, momento en el que el uso del automóvil experimentó un importante crecimiento. En este escenario, la sanción de la Ley Nacional de Vialidad N° 11.658/1932, primera en la legislación vial argentina, dio inicio a la ejecución de las obras viales más importantes del país, en una suerte de «era dorada de la vialidad» (DIRECCIÓN GENERAL DE INVESTIGACIONES, ESTADÍSTICAS Y CENSO 1948:340). Entre las nuevas disposiciones de dicha Ley, se creó la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) como un ente administrativo autárquico, encargado de proyectar, construir y conservar la red vial ya existente.

Por su parte, la provincia de Santa Fe adhirió al sistema de coparticipación federal instituido por la mencionada Ley Nacional y creó la Dirección de Obras Públicas como un ente autárquico. En este contexto, se aprobó un plan de obras viales que consistía en la construcción de 1.040 km. de rutas pavimentadas, cuyo objetivo consistía en unir las cabeceras de los 19 departamentos de la provincia con las ciudades de Santa Fe y Rosario, así como también con las rutas nacionales que comunicaban a dichas ciudades con el resto del país. Entre las primeras obras proyectadas, se propuso también dotar a los dos centros urbanos más importantes de la provincia con grandes y cómodas avenidas de acceso (DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD, 1988) (FIG. 6).

La segunda etapa transcurrió entre los años 1958 y 1976, en el marco de las políticas desarrollistas implementadas en el país<sup>6</sup>. Dada la especial importancia que el desarrollismo otorgaba a la construcción de grandes obras de infraestructura –pues las concebía como el soporte necesario del progreso económico y la modernización que el país necesitaba–, en este segundo ciclo no solo se produjo una nueva expansión de las rutas argentinas, sino que también se construyeron las primeras autovías a lo largo y a lo ancho del país. La implantación de esta nueva tecnología de movilidad y transporte, si bien no implicó cambios significativos en el modo en el que se vio estructurado el territorio nacional –dado que el trazado troncal mantuvo cierto esquema radial

<sup>6</sup> El desarrollismo es una corriente del pensamiento económico que se constituyó en base al enfoque estructuralista de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) de

la ONU, con el objetivo de impulsar la industrialización de los países periféricos productores de materias primas.

y concéntrico en derredor de la ciudad de Buenos Aires–, sí impulsó transformaciones significativas en los núcleos urbanos existentes y en sus áreas

de influencia; en particular, en los distintos caminos de acceso a las principales ciudades, tales como Rosario y Santa Fe.

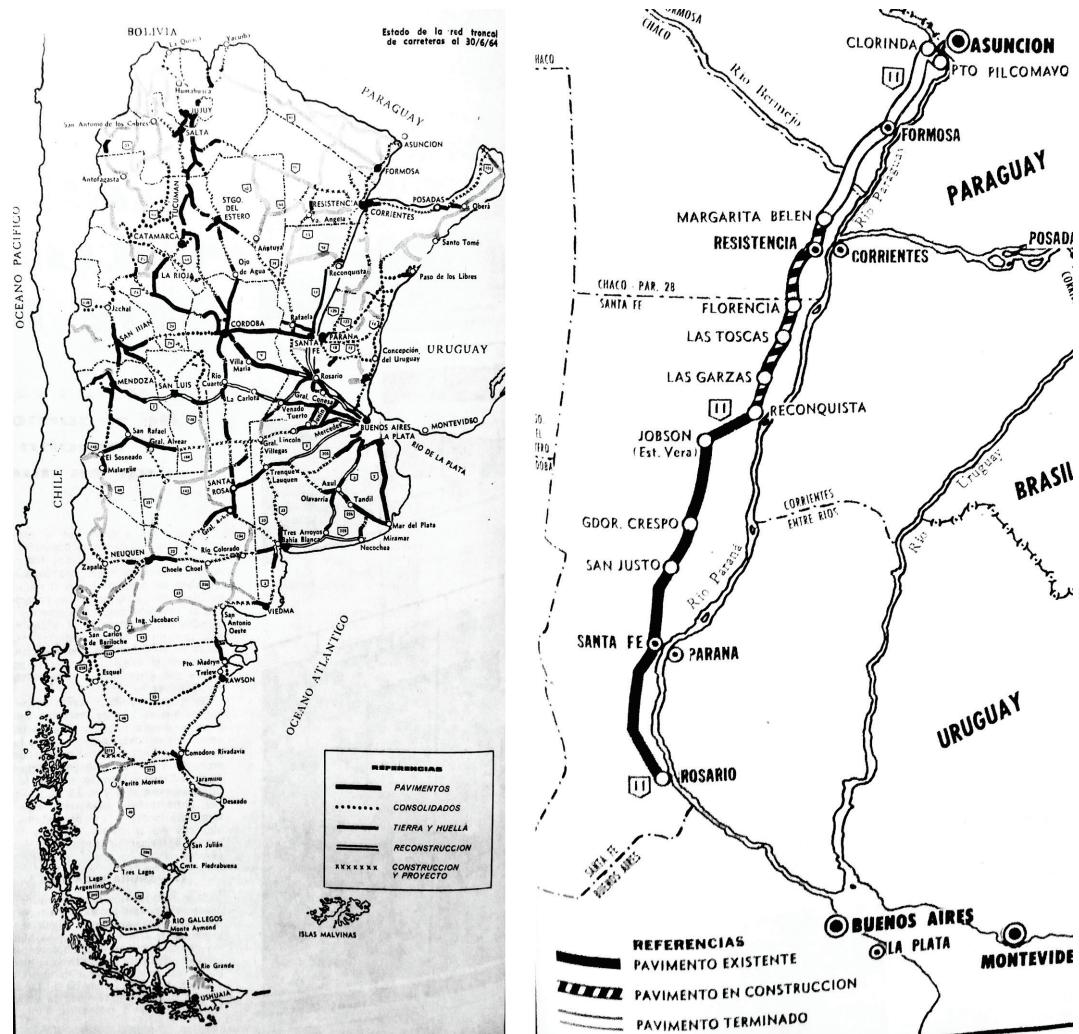


FIG. 6 / (Izq.) Red troncal de carreteras nacionales; (der.) Trazado de la Ruta Nacional N° 11.

Fuente: (Izq.) REVISTA PARABRISAS, no 48 (1964:78); (der.) REVISTA PARABRISAS, n°45 (1964:51).

En línea con el impulso desarrollista, en 1958, la provincia de Santa Fe creó la Dirección Provincial de Vialidad (DPV) como un ente autárquico y puso en marcha un vasto plan de obras con el fin de construir y/o ampliar diversas rutas, y ejecutar una serie de enlaces estratégicos. Entre ellos, se encaró una de las obras más importantes y emblemáticas que se han realizado en la región Litoral: el Túnel Subfluvial entre las

ciudades de Santa Fe y Paraná sobre el lecho del Río Paraná. Esta obra, junto a la Autopista Rosario-Santa Fe, la Avenida de Circunvalación, el Puente Oroño y el Puente Colastiné, representaban las piezas centrales de un renovado sistema vial que comunicaría a las provincias de Buenos Aires, Santa Fe y Entre Ríos; o, en términos regionales, a la Pampa, el Litoral y la Mesopotamia (FIG. 7).

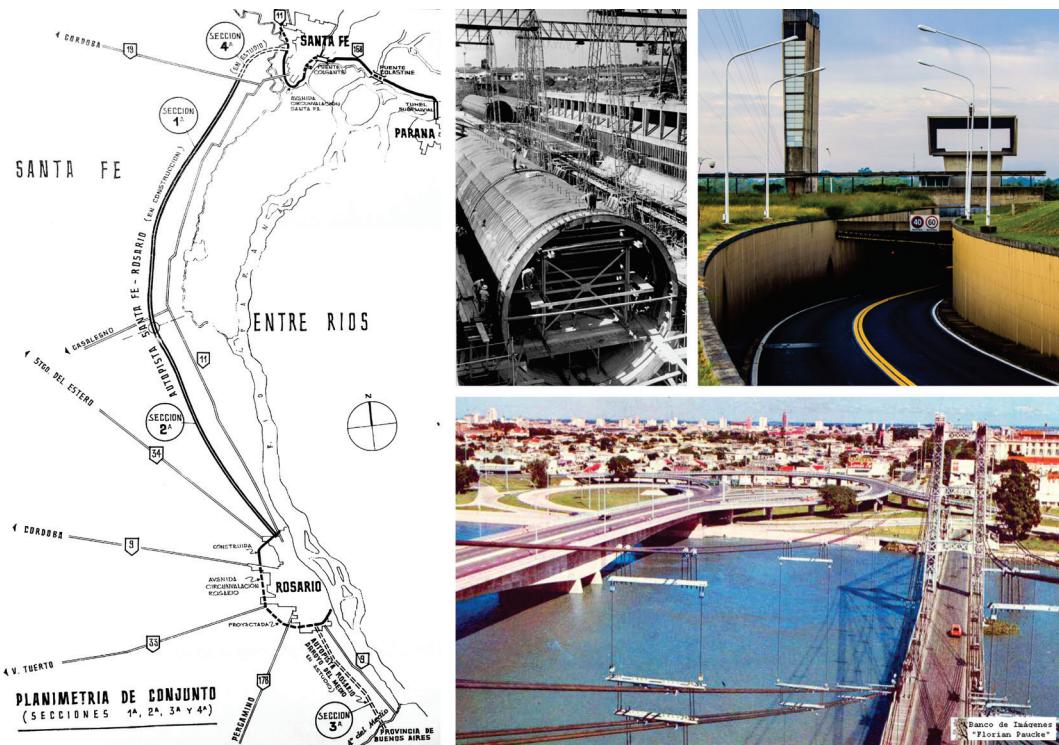


FIG. 7/ Infraestructuras de transporte ejecutadas durante el período desarrollista: (izq.) Autopista Provincial Santa Fe-Rosario; (der. -arriba) Túnel Subfluvial; (der. -abajo) Puente o Viaducto Nicasio Oroño.

Fuente: (Izq.) DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD (1968); (der. -arriba) ENTE INTERPROVINCIAL TÚNEL SUBFLUVIAL (s/f); (der. -abajo) BANCO DE IMÁGENES FLORIÁN PAUCKE.

### 3.2.2. La definición de los Corredores de Expansión Urbana del GSF

#### a) Corredor Litoral de Borde (CLB)

Retomando lo dicho en relación con la incipiente consolidación de los bordes urbanos de la ciudad de Santa Fe, las infraestructuras viales construidas durante este período tendieron a profundizar aquella suerte de *degradé socio-espacial* entre las riberas este y oeste. Sin lugar a dudas, hacia 1940, el borde este ya representaba el espacio urbano de la modernización y del progreso de la ciudad, tal como se registra en una publicación local bajo el título «Vista aero-fotográfica de la zona del puerto, rincón generoso, donde germina la futura grandeza de nuestra urbe» (SÍNTESIS, REVISTA LITERARIA E INFORMATIVA, 1940).

En el marco de las acciones destinadas a impulsar la obra pública en la provincia y, particularmente, en la ciudad de Santa Fe, la gobernación

de Manuel Iriondo decidió intervenir sobre los bordes urbanos a través de dos proyectos claramente diferenciados respecto de su vinculación con los frentes fluviales: la prolongación de la Avenida Costanera «Almirante Brown» sobre la Laguna Setúbal (1949-1960), y el Terraplén Yrigoyen junto al saneamiento de los bañados del Río Salado (1938-1953). Asimismo, durante la década de 1950 comenzó a idearse la Avenida de Circunvalación –o anillo de cierre– para la planta urbana de Santa Fe, en el marco del plan de mejora de los accesos impulsado por la DPV, tanto para la capital provincial como para la ciudad de Rosario. No obstante, si bien esta avenida fue proyectada en su totalidad, en este período solo se concretó el tramo sur (1963-1969).

Por otra parte, observando el crecimiento de la mancha urbana en las fotografías aéreas de los años 1954-1955, registradas tras la finalización del Terraplén Yrigoyen y durante la construcción de la Avenida Costanera, y las obtenidas entre los años 1973-1974, se verifica el avance de la cuadrícula urbana hacia el oeste del terraplén

del FCCA, con una ocupación paulatina de los terrenos saneados y rellenados del Río Salado. Al mismo tiempo, en ambos registros fotográficos se observa la consolidación y densificación de la mancha urbana sobre el borde este de la ciudad, entre las vías del FCCA y el trazado de la Avenida Costanera. En tal sentido, cabe

señalar que las políticas urbanas de este período, sobre todo en lo que refiere a materia vial y de ordenación del suelo, tendieron a profundizar las diferencias entre un borde valorado y otro denostado; en otras palabras, entre el «frente» y el «contrafrente» de la ciudad de Santa Fe (FIG. 8).

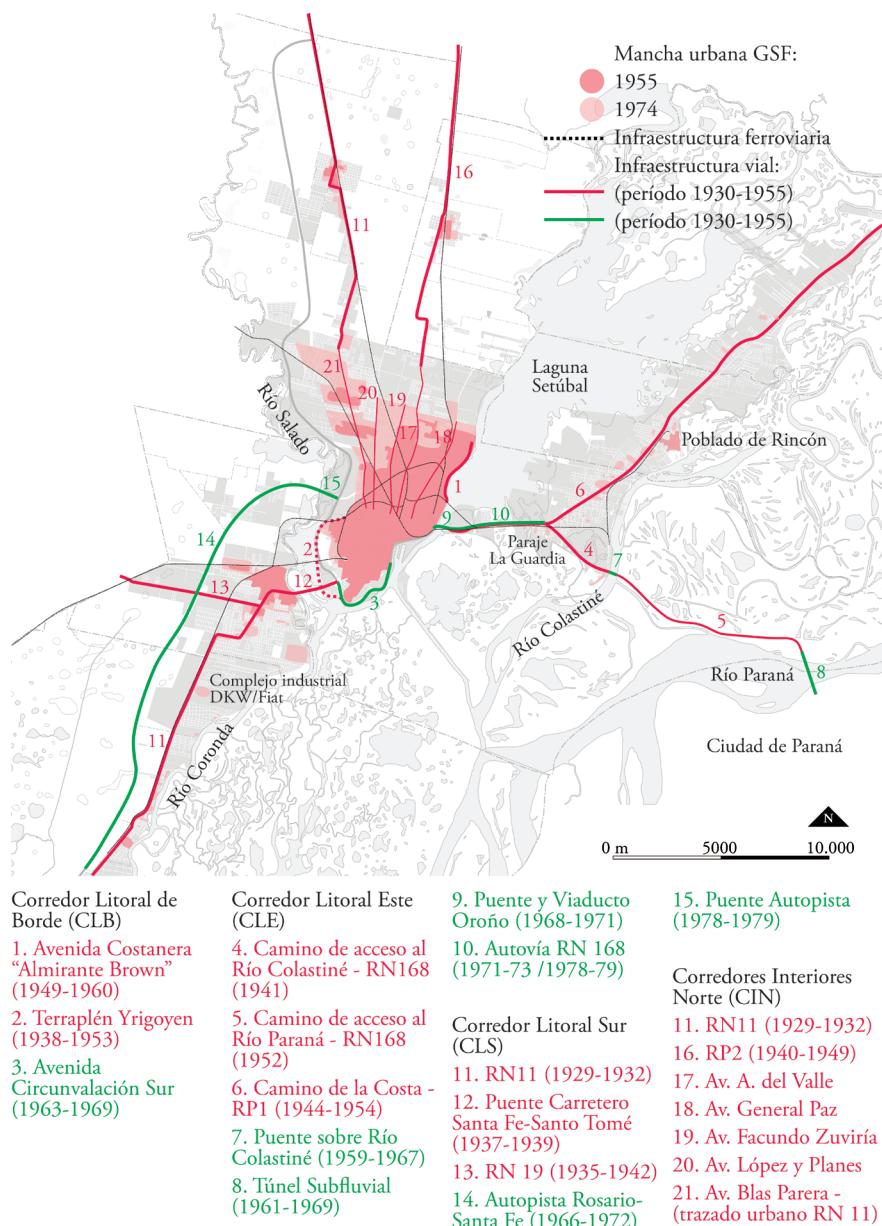


FIG. 8/ Proceso de conformación de los CEU del GSF (1930-1980).

Fuente: Elaboración propia con asistencia de relevamientos fotogramétricos (Instituto Geográfico Nacional, Fuerza Aérea de Paraná).

*b) Corredor Litoral Este (CLE)*

Tras el desmantelamiento y el cierre definitivo del Puerto de Colastiné, en 1926, año en el que colapsó el segundo puente ferroviario construido sobre la Laguna Setúbal, la habilitación al tránsito vial sobre el Puente Colgante, en 1928, inauguró un nuevo período en la movilidad territorial del CLE. En efecto, al mismo tiempo que culminaban las obras sobre este nuevo puente, se completó el Camino de la Costa desde el extremo este del Colgante hasta el poblado de San José del Rincón, concretándose de este modo la continuidad vial entre aquella villa litoral y la ciudad de Santa Fe. Inicialmente designado como camino de jurisdicción nacional, el Camino de la Costa integró la Ruta Nacional Nº168, vía que se extendía entre Santa Fe y Helvecia; más tarde, su jurisdicción quedó a cargo de la DPV, pasando a conformar la Ruta Provincial Nº1. Al mismo tiempo, aquel camino nacional incluía el tramo desde el paraje La Guardia hasta el servicio de balsas dispuesto sobre el Río Colastiné para el cruce a la ciudad de Paraná, bifurcación que todavía mantiene su designación como RN168.

Durante los «gloriosos» años de la vialidad nacional, más precisamente, entre 1932 y 1946, los caminos que integraban el CLE quedaron excluidos de los planes destinados al sistema troncal de caminos nacionales. Las primeras intervenciones, conseguidas luego de insistentes reclamos y la elevación de diversos petitorios por parte de la comunidad local, consistieron en la pavimentación del Camino de la Costa –RP1 «Teófilo Madrejón» (1944-1954), en la construcción y pavimentación del camino de acceso al Río Colastiné (1941) y, más tarde, en la prolongación de este último hasta el Río Paraná (1952). Sin embargo, el CLE, fundamentalmente en el tramo de la RN168, asumió un rol central durante la década de 1960, en el marco de los gobiernos desarrollistas de Sylvestre Begnis y Aldo Tessio, a través de la concreción del puente y viaducto «Nicasio Oroño» sobre la Laguna Setúbal (1968-1971), de la transformación del primer tramo de la RN168 en autovía (1971-1973 y 1978-1979), del Puente sobre el Río Colastiné (1959-1967), y del Túnel Subfluvial (1961-1969) (Figs. 7 y 8).

*c) Corredor Litoral Sur (CLS)*

Tras la formación de un incipiente núcleo urbano en torno a las estaciones ferroviarias de Santo Tomé, el CLS experimentó un fuerte impulso vinculado al trazado de nuevas conexiones regionales. En el marco de la primera etapa de construcción de caminos pavimentados en el territorio nacional, las manchas urbanas de los

pueblos de Santo Tomé y Sauce Viejo comenzaron a transformarse a partir de la puesta en funcionamiento de la RN11 (1929-1932), extendida en forma paralela a las vías del FCSF a Rosario (Fig. 6). Al mismo tiempo, en tanto eslabón clave del trazado de esta ruta nacional, se construyó un nuevo puente carretero sobre el Río Salado (1937-1939), el cual permanece operativo al día de hoy. Por otra parte, el viejo camino que unía la ciudad de Santa Fe con la ciudad de Córdoba y el oeste del país a través de «El Paso», se convirtió en la actual RN19 (1935-1942), cuyos primeros 136 km. se extienden desde su intersección con la RN11, al sur del núcleo urbano de Santo Tomé, hasta San Francisco, en la provincia de Córdoba. En función de estas nuevas infraestructuras, el crecimiento de la mancha urbana de Santo Tomé se expandió hacia el sur, en torno al trazado de la RN11, alejándose de modo paulatino de las estaciones ferroviarias.

En las décadas siguientes, la última obra de infraestructura de este período corresponde a la construcción de la Autopista Rosario-Santa Fe (1966-1972). Como puede observarse en la Fig. 8, la mancha urbana siguió extendiéndose hacia el suroeste, en torno a la RN11, verificándose un proceso gradual de urbanización en el que el eje de aquella ruta troncal se convertirá, más tarde, en la centralidad dominante de la planta urbana de Santo Tomé. Esta misma condición central se extendió hacia la localidad de Sauce Viejo, donde puede observarse, hacia la década de 1970, el trazado de nuevos loteos en la franja comprendida entre la RN11 y el Río Coronda.

Ahora bien, es preciso señalar que el desarrollo urbano registrado en la década de 1960 se desplegó en el marco de las políticas desarrollistas que, precisamente, se materializaron de un modo particular en el CLS respecto de los demás corredores del GSF. En efecto, las conexiones que propiciaban las rutas nacionales 11 y 19, fundamentalmente con los centros productivos del sur (Rosario y Buenos Aires) y del oeste (Córdoba) del país, impulsaron la radicación de diversos talleres e industrias en las localidades de Santo Tomé y Sauce Viejo. En este marco de incipiente industrialización, se destaca el desarrollo de la industria automotriz a través de la radicación de las empresas DKW y FIAT en la jurisdicción de Sauce Viejo, en un período que se extiende entre 1959 y 1981 (SZUPIANY, 2018a).

*d) Corredores Interiores Norte (CIN)*

A partir de la década de 1930, las mejoras en materia de conexión vial comenzaron a materializarse hacia el interior del Municipio de Santa Fe. Entre las obras viales ejecutadas,

la pavimentación de las avenidas Blas Parera, Facundo Zuviría y Aristóbulo del Valle –antiguos caminos de Aguirre, del Medio y de Ascochingas, respectivamente– permitió dividir en tres las corrientes de tránsito que se dirigían hacia el norte de la provincia. Este tránsito no solo se había visto incrementado de manera significativa a partir del crecimiento del parque automotor, sino también a partir de la construcción de la RN11 (1929-1932), el Puente Carretero entre Santa Fe y Santo Tomé (1937-1939), y la RP2 (década de 1940). A partir de la pavimentación de dichas avenidas, el crecimiento de la mancha urbana de Santa Fe comenzó a expandirse en torno a estas vías de penetración urbana, como puede observarse en la FIG 8. Por su parte, las manchas urbanas de Recreo y Monte Vera no experimentaron, a lo largo de este mismo período, un crecimiento significativo respecto de su trazado inicial en torno a las estaciones ferroviarias.

### 3.3. Los CEU como escenarios de movilidades en conflicto: entre autovías y calles urbanas (1980-2018)

#### 3.3.1. Mercado, áreas de expansión y corredores urbanos

Durante la hegemonía casi indiscutida del modelo neoliberal (1976-2001), la desregulación del Mercado y la paulatina desarticulación del Estado de Bienestar se vieron acompañadas por diversos procesos, como el de la construcción de autopistas urbanas, el de la multiplicación de los barrios cerrados en las zonas periurbanas y el de la creciente consolidación de las Áreas de Expansión Urbana (AEU), incluso en las ciudades medianas. Tras la crisis que sufrió Argentina en el año 2001, se intentó reconfigurar alguna de las herencias neoliberales a partir de medidas «neokeyanas», como el Plan Pro.Cre.Ar<sup>7</sup>, pero en la que los procesos urbanos iniciados en los años anteriores no parecen haber experimentado significativas variaciones. En efecto, la expansión y la fragmentación de las ciudades, con la consolidación de vías de circulación rápida, de AEU y de estos espacios superpuestos y mixturados (los *continuum* urbanos-rurales) a los aquí se denomina CEU, parecen ser todo un signo de nuestros tiempos.

<sup>7</sup> Programa de Crédito Argentino del Bicentenario para la Vivienda Única Familiar, lanzado en el año 2011 por el gobierno nacional.

<sup>8</sup> En este contexto de expansión, luego de las inundaciones ocurridas en la década de 1980 y de otra crecida de gran magnitud que experimentó el Río Paraná en 1992, se

Al igual que otras ciudades argentinas, Santa Fe había comenzado a experimentar –ya desde la década del '60– una expansión de la mancha urbana, consolidada por su función como capital del Estado Provincial. Ahora bien, este crecimiento no solo se ramificó a través de los distintos corredores, sino que también continuó con su tendencia de expansión sobre las tierras ubicadas al oeste y al norte del casco histórico; por lo general, en áreas bajas, con riesgo hídrico, y desprovistas de una adecuada infraestructura de servicios. Además, la inversión inmobiliaria privada dio lugar a distintos fenómenos urbanos: por un lado, la expansión del mercado de los edificios en altura produjo un aumento en la densidad del área central y periférica de la ciudad; por el otro, se produjo una creciente conversión de las tierras ubicadas al norte de la mancha urbana ya existente, antes destinadas a la horticultura, y poco a poco anexadas a la ciudad a partir de diferentes loteos. Lo que dio origen a una ciudad más expandida y fragmentada, de carácter extensivo y discontinuo (CIN). En tercer lugar, se dio inicio a la construcción y paulatina consolidación de diversos *countries*; urbanizaciones cerradas en conexión directa con las principales vías de acceso a la ciudad, sobre todo ubicados en los márgenes de la Autopista Rosario-Santa Fe (CLS) (FIG. 10). Finalmente, se produjo la expansión suburbana de la ciudad hacia el este, precisamente en el distrito de La Costa, en los terrenos ahora protegidos por las defensas hídricas<sup>8</sup> (CLE) (FIG. 9).

#### 3.3.2. La consolidación de los Corredores de Expansión Urbana del GSF

##### a) Corredor Litoral de Borde (CLB)

De acuerdo a lo examinado en los períodos anteriores, se puso en evidencia cómo las políticas urbanas –dirigidas a la concreción de infraestructuras viales y defensas hídricas– tendieron a profundizar aquella suerte de *degradé* socio-espacial entre las riberas este y oeste. A lo largo de este período, estas tendencias se incrementaron, fundamentalmente a partir del crecimiento de la mancha urbana hacia el noroeste de la ciudad (FIGS. 11 y 13). Tal como se ha indicado más arriba, durante las últimas décadas del

iniciaron importantes obras de infraestructura que fueron convirtiendo a Santa Fe en una «ciudad anillada» (GORIA, 2009:92), dado que estas defensas no se ubicaron solo en los distintos bordes de la ciudad central (CLB), sobre las tierras bajas a la vera del Río Salado, sino también en el área de expansión sobre el valle de inundación del Paraná (CLE).

siglo XX se verificaron en la ciudad de Santa Fe movimientos internos que impulsaron una mayor ocupación de los terrenos emplazados en las cercanías de los bañados del Río Salado. De las 20.000 personas que se sumaron a la ciudad en el período 1991-2001, alrededor de 18.000 se radicaron sobre el borde oeste, manteniendo una tendencia iniciada en la década anterior (GIORIA, 2009:144-145). Esto profundizó un estado de vulnerabilidad ante la escasez de servicios urbanos, con nulas restricciones de ocupación, y la reproducción de condiciones marginales.

Entre las obras que integran el CLB, el borde este cobró un nuevo impulso a partir de la reconstrucción de las avenidas costaneras «Siete Jefes» (1994-1996) y «Almirante G. Brown» (2001-2004). Por otra parte, el CLB, en su tramo de conexión con la Mesopotamia, quedó concluido con la remodelación y ensanche de las avenidas «Leandro Alem» y «27 de febrero» (2004-2005). Finalmente, con la concreción de los tramos I y II (1994-1997) y del tramo III (2004-2012) de la Avenida de Circunvalación Oeste, se completó el anillo de cierre para la planta urbana de Santa Fe, planteado allá por los años '60 en el marco del plan de mejoras de accesos impulsado por la DPV (Fig. 11).

#### b) Corredor Litoral Este (CLE)

Durante este último período, la expansión de la ciudad de Santa Fe hacia el este de su planta urbana experimentó un proceso de transformación sin precedentes. En el primer tramo de la RN168, entre el Puente Colgante y el intercambiador de la RP1, se asistió –desde la década de 1960– a un proceso de antropización de los suelos inundables y la consiguiente instalación de nuevos equipamientos urbanos. Entre las principales obras de infraestructura, la construcción de la Avenida Costanera Este (1999), la reconstrucción del Puente Colgante (2000-2002) –tras su derrumbe en 1983– y el trazado de una colectora paralela a la RN168 (2002), representaron un nuevo impulso para la dinámica urbana de este vasto sector «ganado» al río. En el segundo tramo de la RN168, entre el intercambiador de la RP1 y el Túnel Subfluvial, su definitiva transformación en Autovía (2007-2011) materializó el eslabón pendiente de un proyecto anunciado casi cincuenta años antes, en el marco de un sistema vial dirigido a conectar la Mesopotamia con el resto del país y, en el ámbito local, a mejorar las comunicaciones entre las ciudades de Santa Fe y Paraná. Por su parte, el proceso de expansión urbana a lo largo de la RP1, entre los barrios de La Guardia y Colastiné y las localidades de San José del

Rincón y Arroyo Leyes, se aceleró tras la concreción del «anillo» defensivo a mediados de la década de 1990. En este contexto de crecimiento, la reconversión de la RP1 (2014-2017) en una vía rápida de cuatro carriles representa la ausencia de perspectivas integrales en el modo de concebir la movilidad junto al desarrollo urbano (Figs. 9 y 11).

#### c) Corredor Litoral Sur (CLS)

Durante esta última etapa, la expansión de Santa Fe hacia el sur de su planta urbana, sobre las localidades de Santo Tomé y Sauce Viejo, también experimentó un proceso de transformación muy significativa. Por una parte, la dinámica demográfica evidenciada en la mancha del CLS, derivó en la consolidación de un *continuum* urbano-rural entre la ciudad de Santo Tomé y la comuna de Sauce Viejo. Por otra parte, tras la reconversión en Autovía de la RN19 (2008-2011), se consolidó un espacio de usos mixtos a lo largo de sus primeros 3 km. (en el tramo de acceso a la ciudad de Santo Tomé), donde el emplazamiento de algunas pocas viviendas convive con hoteles de paso, galpones e industrias. Finalmente, el CLS fue testigo del proceso de consolidación de urbanizaciones cerradas a la vera de la Autopista Rosario-Santa Fe, en jurisdicción de Santo Tomé. Si bien los barrios cerrados que se instalaron en esa área se originaron en la década de 1970, como «clubes de campo», no fue sino hasta los años noventa que se produjo una ocupación acelerada de esos terrenos; una tendencia que ha mantenido su impulso hasta la actualidad (Figs. 10 y 11).

#### d) Corredores Interiores Norte (CIN)

Durante las últimas cuatro décadas, la expansión de la ciudad de Santa Fe hacia el norte de su planta urbana, en dirección a las localidades de Recreo y Monte Vera, también resultó muy significativa. Como muestra de ello, sería posible señalar sobre todo dos fenómenos: el primero, vinculado al crecimiento de la mancha urbana, refiere a la notable dinámica demográfica de esa área del GSF, que no solo posibilitó que Recreo se convirtiera en la tercera localidad del aglomerado urbano en adquirir el título de ciudad, sino que también ha dejado a Monte Vera a un paso de seguir el mismo destino. El segundo, vinculado a la infraestructura vial, refiere a la construcción del tercer tramo de la Avenida Circunvalación Oeste, y a la reconversión de la RN11 en una avenida interjurisdiccional (2012), hecho que promovió la consolidación de nuevo suelo urbano sobre el CIN-Recreo (Fig. 11).

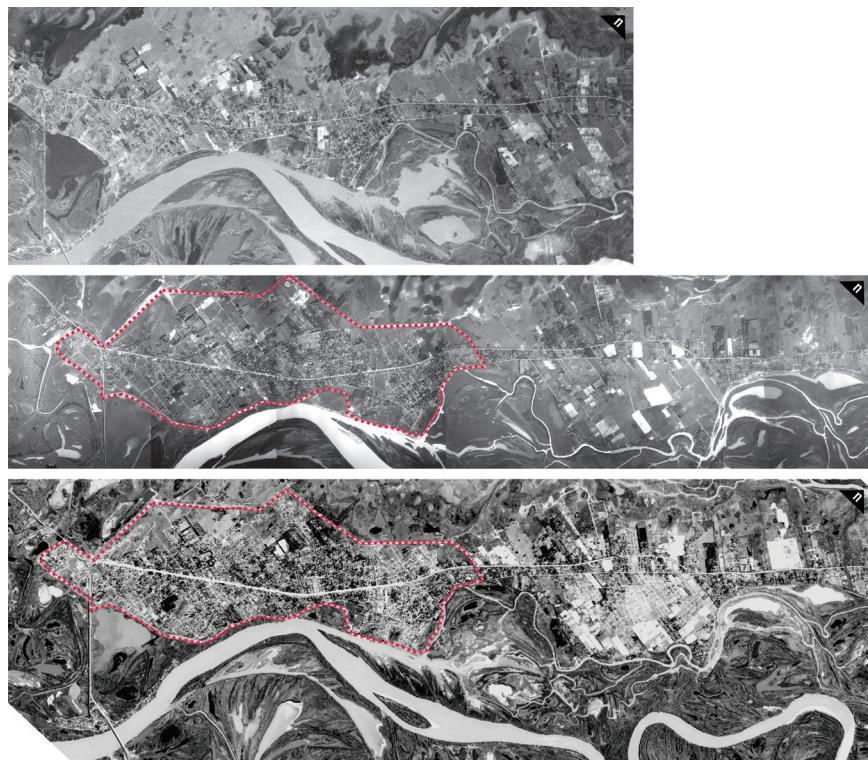


FIG. 9 / Proceso de expansión a lo largo de la Ruta Provincial No1 (CLE): (arriba) relevamiento fotogramétrico año 1988; (medio) relevamiento fotogramétrico año 2000; (abajo)Imagen satelital año 2018. En línea punteada, trazo do de defensas hídricas o “anillo de defensas”.

Fuente: (izq.) (arriba y medio) Fuerza Aérea de Paraná; (abajo) Google Earth.

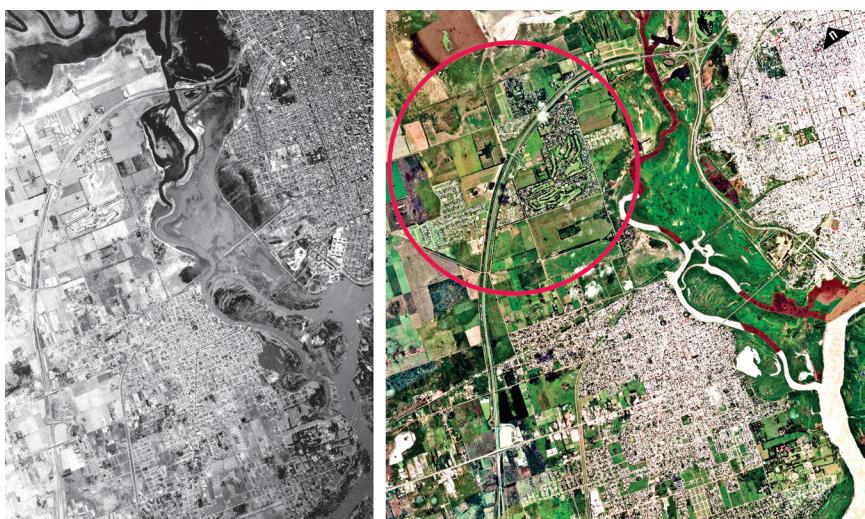
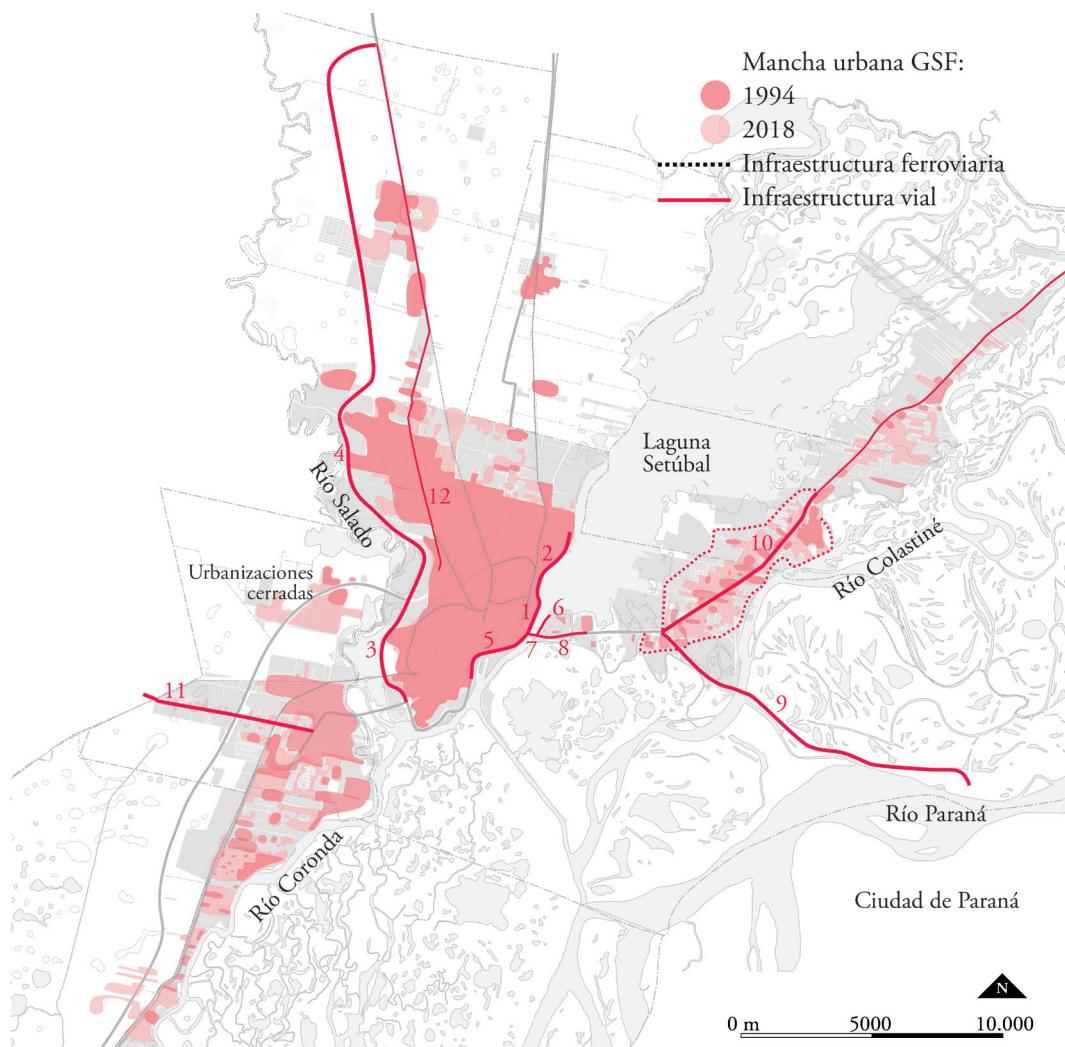


FIG. 10 / Proceso de consolidación de urbanizaciones cerradas en torno a la Autopista Santa Fe-Rosario (CLS): (izq.) relevamiento fotogramétrico año 1988; (der.) imagen satelital año 2020.

Fuente: (izq.) Fuerza Aérea de Paraná; (der.) Google Earth.



Corredor Litoral de Borde (CLB)

1. Av. Costanera "Siete Jefes" (1994-1996)

2. Av. Costanera "Almirante Brown" (2001-2004)

3. Av. Circunvalación Oeste - tramos I y II (1994-1997)

4. Av. Circunvalación Oeste - tramo III (2004-2012)

5. Av. 27 de Febrero y Alem (2004-2005)

Corredor Litoral Este (CLE)

6. Avenida Costanera Este (1999)

7. Reconstrucción Puente Colgante (2000-2002)

8. Colectora RN 168 (2002)

9. Autovía RN 168 (2007-2011)

10. RP 1 (2014-2017)

..... Anillo de defensas (1993-1994)

Corredor Litoral Sur (CLS)

11. Autovía RN 19 (2008-2011)

Corredores Interiores Norte (CIN)

12. Avenida interjurisdiccional (ex Ruta Nacional N°11) (2015)

FIG. 11 / Proceso de conformación de los CEU del GSF (1980-2018).

Fuente: Elaboración propia con asistencia de relevamientos fotogramétricos (Instituto Geográfico Nacional, Fuerza Aérea de Paraná, Google Earth).

**Los CEU como territorios de exploración, apertura y marcación en la «prehistoria» del camino:  
entre movilidades fluviales y ferroviarias (1573-1930)**

<i>Infraestructura de transporte vial</i>	<i>Tejido urbano y dinámica demográfica</i>	<i>Representaciones</i>	<i>Contextos</i>
Los primeros caminos no solo se mostraron como infraestructuras subsidiarias –primero de los ríos, más tarde de los rieles–, sino que también se vieron condicionados en su dirección por la condición fluvial del GSF. Asimismo, como ya comenzó a evidenciarse hacia las primeras décadas del siglo XX, la creciente competencia entre los rieles y las rutas fue un fenómeno que adquirió cada vez mayor relevancia, y que en el caso del GSF se materializó en dos hechos puntuales: el trazado de la primera carretera entre Santa Fe y Rosario, en paralelo a las vías del ferrocarril, y la construcción de la primera conexión vial sobre la Laguna Setúbal, con la consecuente declinación de las conexiones ferroviarias que conducían hacia el ya desmantelado Puerto de Colastiné.	Luego del traslado de Santa Fe a su ubicación actual, las localidades aledañas que experimentaron un mayor crecimiento fueron las de Santo Tomé (CLS) y San José del Rincón (CLE). La primera, como un paso obligado hacia las colonias ubicadas al oeste de la provincia y hacia los caminos que conectaban a la ciudad central con Rosario, Buenos Aires y Córdoba. La segunda, no solo por la belleza paisajística que ya comenzaba a ser admirada en esa zona, o por la conexión con las colonias agrícolas ubicadas a orillas del Río San Javier, sino también por su cercanía al Puerto de Colastiné.	En relación con el crecimiento urbano en los bordes de la ciudad central (CLB), en esta época ya comenzó a evidenciarse una ocupación diferenciada, con un borde (este) valorado y embellecido a partir de diversas intervenciones urbanísticas, como la construcción del primer tramo de la Avenida Costanera sobre la Laguna Setúbal; y otro borde (oeste) degradado y destinado a usos urbanos «indeseables». En cuanto a los corredores que ofrecían una conexión con los territorios ubicados al norte de la ciudad central (CIN), cabe señalar que el incipiente desarrollo del «camino a las chacras» se encontró fuertemente vinculado a la agricultura frutihortícola; un perfil que, sobre todo en el caso de Monte Vera, se mantuvo todavía vigente.	Caben señalar dos momentos específicos: el primero, durante la época de exploración y consolidación de la unidad nacional, en la que la ciudad de Santa Fe fue concebida como un «nudo de comunicaciones» fluviales y terrestres, como un punto arquimédico en el triángulo conformado por Buenos Aires, Asunción y el Alto Perú. Más tarde, con la consolidación del modelo agroexportador, la implantación de colonias agrícolas y el desarrollo de los caminos de hierro, Santa Fe se convirtió en un enclave importante, en directa relación con las colonias que se ubicaron al oeste, y a partir de una creciente infraestructura ferroviaria y portuaria; una infraestructura respecto de la cual los caminos todavía mostraban un carácter subsidiario.

**Los CEU como soportes del progreso y desarrollo nacional:  
del camino pavimentado a las grandes infraestructuras (1930-1980)**

<b>Infraestructura de transporte vial</b>	<b>Tejido urbano y dinámica demográfica</b>	<b>Representaciones</b>	<b>Contextos</b>
<p>Las carreteras abandonaron su carácter subsidiario respecto de ríos y rieles, asumiendo un rol protagónico en la escena urbana. En el caso específico del GSF, los diversos CEU definieron su perfil y su forma definitiva, dando paso a nuevas relaciones territoriales. Durante la primera etapa de este período (1930-1943), momento clave de la vialidad argentina, el trazado de las rutas troncales por parte de la DNV se materializó en el GSF a través de la construcción de la RN11 (CLS, CIN-Recreo), la RN19 (CLS), la RN168 y la RP1 (CLE), y la RP2 (CIN-Monte Vera). Por otra parte, el impulso de la obra vial fue secundado por las autoridades locales, materializándose en la prolongación de la Avenida Costanera y en la construcción del Terraplén Irigoyen (CLB). En la segunda etapa (entre 1958 y fines de los '60), momento clave del desarrollismo, la movilidad regional y nacional ocupó un lugar central en la redefinición de los CEU del GSF. Sobre todo, a partir de la concreción de un sistema vial que comunicó al Litoral con la Mesopotamia a través de una serie de grandes obras de infraestructura: la Autopista Rosario-Santa Fe (CLS), la Avenida de Circunvalación Sureste (CLB), el Viaducto Orono, la Autovía 168, el Puente sobre el Colastiné y el Túnel Subfluvial (CLE).</p>	<p>La mancha urbana del GSF inició un proceso de expansión que definió las características dominantes de cada uno de los CEU. Así, el carácter diferencial otorgado a las obras de defensa ejecutadas sobre los dos bordes de la ciudad de Santa Fe (CLB), ampliaron la brecha –o degradé socio-espacial– entre el borde este, valorado estéticamente y paisajísticamente, y el borde sudoeste, denostado y concebido como «contrafrente» de la ciudad. Por su parte, en el tramo de la RP1, el CLE se consolidó cada vez más como un eje turístico y recreativo, donde el paisaje costero se convirtió en el recurso de una amplia representatividad cultural. Al mismo tiempo, el CLS, en vinculación con los centros productivos de Córdoba y Rosario a través de la RN19 y la RN11, condensó a lo largo de su desarrollo la actividad industrial del GSF, con el emblema de la FIAT a la cabeza. Finalmente, los CIN (Recreo y Monte Vera) comenzaron a consolidarse como un <i>continuum</i> urbano-rural donde la mancha proveniente del «sur urbano» comenzó a expandirse sobre las antiguas lonjas que antes habían sido destinadas a chacras y estancias.</p>	<p>Los CEU dejaron de ser concebidos como territorios de exploración y apertura, como medios para develar, conquistar y organizar un territorio inhóspito, y comenzaron a ser pensados bajo otras categorías: en particular, como soportes del progreso nacional. En otras palabras, como rasgos de modernidad y desarrollo. Dos rasgos que coinciden, a su vez, con los dos momentos identificados en el período estudiado. En efecto, la etapa histórica que transcurre entre los inicios de la década de 1930 y mediados de la del '70, pude ser reconocida como una etapa crucial en la Argentina; como una etapa central en el trazado y la configuración de la red vial del país. Una etapa en la que, por un lado, se llevó a cabo un proceso de «modernización», con la creación de la DNV y la construcción de las primeras rutas nacionales y provinciales. Y en la que, por el otro, se implementó una serie de políticas de «desarrollo», concretadas a través de importantes obras de infraestructura vial: puentes, túneles y autopistas.</p>	<p>El desarrollo y la expansión del GSF evidenciaron una notable incidencia de cada uno de los dos períodos: primero, a partir de la creación de la DNV, cuando el camino pavimentado comenzó a ser concebido como un signo del progreso técnico y económico. Más tarde, en tiempos de Arturo Frondizi, Sylvestre Begnis y Tessio, cuando las grandes obras de infraestructura pasaron a ser consideradas como el soporte indispensable para el desarrollo económico que debía promoverse en los países periféricos.</p>

**Los CEU como escenarios de movilidades en conflicto:  
entre autovías y calles urbanas (1980-2018)**

<b>Infraestructura de transporte vial</b>	<b>Tejido urbano y dinámica demográfica</b>	<b>Representaciones</b>	<b>Contextos</b>
<p>Las obras de defensa hídrica ocuparon un lugar central en las políticas urbanas del GSF, sobre todo, tras las inundaciones que afectaron a la ciudad y a su área de expansión entre principios de la década de 1980 y el año 2007. En el CLB, estas intervenciones se materializaron a través de la reconstrucción de la Avenida Costanera sobre la Laguna Setúbal y de la Avenida Circunvalación Oeste, sobre el Río Salado. Estas dos obras profundizaron aún más las diferencias históricas entre el «frente y contrafrente» de la ciudad de Santa Fe, consolidando, también, un crecimiento cada vez más sostenido de la mancha urbana sobre aquellas zonas más desfavorecidas, vulnerables y desprovistas de servicios. En el CLE, estas obras dieron paso a la concreción de los anillos de defensa hídrica que impulsaron la posterior ocupación –ya no esporádica, de «fin de semana», sino permanente– de las áreas ubicadas sobre el lecho del Río Paraná. Al mismo tiempo, se concretaron algunas obras pendientes, cuya proyección y anuncio había sido realizada durante las décadas anteriores: el ensanche de las avenidas «Leandro Alem» y «27 de febrero» (CLB-Este), la finalización de la Autovía 168 (CLE) y la conversión en Autovía de la RN19 (CLS). Todas ellas se vinculan a un sistema vial dirigido a conectar a la Mesopotamia con el resto del país; sobre todo, a partir de la incorporación del GSF en el trazado del Corredor Bioceánico Central.</p>	<p>Una serie de intervenciones urbanas fueron dirigidas a resolver la conflictividad emergente entre la expansión de la mancha urbana y la creciente movilidad vehicular. Entre estas obras, pueden incluirse, por un lado, la reconstrucción del Puente Colgante, el trazado de la colectora paralela a la Autovía 168 y la reconversión de la RP1 (CLE), que se constituyó en una nueva centralidad para las localidades de San José del Rincón y Arroyo Leyes. Por el otro, la conversión de la RN11 en avenida –en el tramo comprendido entre el norte de Santa Fe y la ciudad de Recreo– (CIN), y la finalización del tercer tramo de la Avenida Circunvalación Oeste, mejoraron la vinculación de Recreo con los centros urbanos de Santa Fe y Santo Tomé e incentivaron un fuerte crecimiento demográfico en el norte del GSF. Ahora bien, estas intervenciones, ya poco vinculadas con las acciones y políticas dirigidas a la concreción de obras de infraestructura vial, se justifican a partir de la expansión del tejido urbano. Una expansión a partir de la cual la traza fue quedando cada vez más superpuesta con la mancha en cada uno de los CEU.</p>	<p>Los CEU dejaron de ser concebidos como soportes del progreso, o como signos de modernidad y desarrollo, para convertirse en algo diferente: en espacios ambivalentes y complejos, con dos caras. Por un lado, por la cara de la vialidad, comenzaron a ser representados como escenarios de movilidades contrapuestas, de movilidades en conflicto, en los que conviven las vías rápidas y las calles urbanas; en otros términos, los camiones, los automóviles de 6 velocidades, las bicicletas y los peatones. Por el otro, por la cara del crecimiento urbano, comenzaron a pensarse y a materializarse como espacios superpuestos y mixturados (como <i>continuum</i> urbano-rurales), en donde las distintas infraestructuras viales dieron lugar a nuevas centralidades –lineales– en territorios cada vez más extensos y fraccionados, en áreas urbanas caracterizadas por la «expansión» y la «fragmentación».</p> <p>En definitiva, los diversos CEU, que ya habían comenzado a adquirir características específicas durante el período anterior, exhibieron nuevas transformaciones en las últimas cuatro décadas.</p> <p>Los segmentos seleccionados en la FIG. 13 intentan revelar el carácter diferencial que asumieron los cuatro CEU, cuyas particularidades se mixturan con la expansión del tejido residencial.</p>	<p>Las obras ejecutadas para enfrentar los problemas derivados de la creciente automovilidad se realizaron en un marco de creciente descuento de la acción del Estado, al margen de planes integrales de reconversión urbana, cuya planificación fue casi exclusivamente dejada en manos del mercado y la especulación inmobiliaria. En este sentido, es notable la incidencia del contexto sobre las características adoptadas durante estos años por los CEU del GSF, sobre su expansión y fragmentación. En primer lugar, durante la hegemonía neoliberal (1976-2001), en donde la confianza en las bondades del Mercado se vio acompañada por la importancia que adquirieron las vías rápidas de circulación, por la multiplicación de los <i>countries</i> en zonas periurbanas (en el caso del GSF, sobre el CLS-Santo Tomé), y por la creciente consolidación de AEU, incluso entre las ciudades medias. En segundo lugar, tras la crisis del neoliberalismo (2001-2015), durante las gestiones en las que se buscó transitir un camino alternativo en base a algunas medidas un tanto alejadas de la ortodoxia, pero en la que los procesos iniciados tras el golpe de Estado de 1976 no parecen haber exhibido cambios rotundos.</p>

FIG. 12 / Reconstrucción del proceso de conformación de los CEU del GSF.

Fuente: Elaboración propia.



Fig. 13/ **Expansión del tejido residencial y características específicas de cada CEU: perfil productivo – frutihortícola (CIN) e industrial (CLS); perfil turístico y recreativo (CLE); reproducción de condiciones marginales (CLB-Oeste).**

Fuente: Elaboración propia sobre la base de imágenes satelitales Google Earth.

#### 4. Consideraciones finales

Las inquietudes que motivaron el presente trabajo pueden hallarse en la experiencia vital que implica habitar en una ciudad en expansión, en la que las vías de circulación y el automóvil se han convertido, sobre todo en los últimos años, en personajes insoslayables. Como se ha dicho, la primera etapa de

la investigación consistió en conceptualizar el objeto de estudio, los CEU, haciendo foco en el rol que asumió la teoría a través de los antecedentes y la construcción del marco teórico. Posteriormente, a partir de una serie de interrogantes, y con el fin de alcanzar los objetivos propuestos, se estableció una periodización en el proceso de conformación de los CEU del GSF; una periodización concebida en función

de los tres momentos centrales de la relación entre las ITV y los PEU. Por otra parte, se establecieron cuatro variables de análisis: dos de ellas vinculadas a los aspectos más inmediatos y tangibles, las infraestructuras viales y la expansión urbana; y dos referidas a factores más mediados o menos tangibles: el vínculo entre los modelos urbanos y las representaciones. En función de estas cuatro variables, hacia el final se ofreció una esquemática reconstrucción del proceso de conformación de los CEU del GSF. En su conjunto, estas variables propusieron una aproximación a la dimensión cultural de los CEU, en alusión a la «trialéctica de la espacialidad» propuesta por Edward SOJA, la cual se encuentra conformada por la interacción del espacio percibido, concebido y vivido.

Convertir a los CEU en objeto de estudio implicó atender a su doble operatividad: por un lado, como unidades espaciales de investigación histórica, para lograr una mayor y mejor comprensión de los procesos de expansión urbana; por el otro, como unidades espaciales de intervención, con el fin de proveer mejores herramientas para llevar adelante la planificación urbana y territorial. Al mismo tiempo, los CEU, en tanto objeto de estudio, permiten abordar la extensión real de los territorios contemporáneos, cuyas dinámicas y patrones urbanos exceden los límites jurisdiccionales y administrativos de las distintas ciudades y localidades. En este sentido, los CEU también se convierten en instrumentos a partir de los cuales es posible analizar el rol del Estado en la construcción del espacio urbano a través de las diferentes escalas gubernamentales que participan en la conformación de un mismo sistema territorial. En particular, su intervención sobre el territorio a través de la implementación de políticas de desarrollo vial y de la ejecución de infraestructuras de movilidad. En suma, la expansión y la fragmentación de las ciudades, con la consolidación de las autopistas, de AEU y de estos espacios superpuestos y mixturados (o *continuum* urbanos-rurales) a los que se ha denominado CEU, parecen ser todo un signo de este tiempo. Un nuevo modo de vivir en la ciudad.

## 5. Bibliografía

ÁLVAREZ MORA, A. & DE LAS RIVAS, J. L. & PARÍS, M. (2013): El corredor industrial Valladolid-Palencia. Conurbación emergente entre dos polos urbanos consolidados. *Ciudad y territorio: Estudios territoriales*, (176), 363-378.

- BALLENT, A. (2005): Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana «Dr. Emilio Ravignani»*, 3(27), 107-137.
- (2008): Ingeniería y Estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943. *Historia, Ciencias, Saúde – Manguinhos*, 15(3), 827-847.
- BANCO DE IMÁGENES FLORIÁN PAUCKE, (s/f): Archivo General de la Provincia de Santa Fe, Argentina.
- BERTUZZI, M. L. & COLLADO, A. (1995): *Santa Fe 1880-1940. Cartografía y expansión del trazado. Documento de trabajo N° 4*. Santa Fe, Argentina: PEHIS-CEDEHIS-UNL.
- BLANCO, J. (2004): De la noción de impacto a la de procesos asociados. Reflexiones a partir de la relación autopistas-urbanización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. *VI Jornadas Nacionales de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales*, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.
- & SAN CRISTÓBAL, D. (2012): Reestructuración de la red de autopistas y metropolización en Buenos Aires. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, (8), 73-88.
- (2016): Urbanización y movilidad: contradicciones bajo el modelo automóvil-intensivo. *Revista Transporte y Territorio*, (15), 96-113.
- BRAUDEL, F. (1968): *La historia y las ciencias sociales*. Madrid, España: Editorial Alianza.
- CALVO, L. M. (2012): «La ciudad en la conquista del litoral fluvial del Paraná: Santa Fe la Vieja, 1573-1660». En AAVV. *Ciudades y territorio en América del Sur del siglo XV al VII* (pp. 265-302). La Plata, Argentina: Nobuko.
- CARRASCO, G. (1888): *Primer Censo General de la Provincia de Santa Fe*. Buenos Aires, Argentina: Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco.
- COLLADO, A. (2007): *Modernización urbana en ciudades provincianas de Argentina. Teorías, modelos y prácticas, 1887-1944* (Tesis doctoral). Universidad Pablo de Olavide de Sevilla, España.
- (Comp.) (2012): *El Corredor de la Costa. Conformación del paisaje y reconocimiento de sus recursos culturales*. Santa Fe, Argentina: Ediciones UNL.
- CRAWFORD, M. (2014): «Difuminando los límites: espacio público y vida privada». En A. Martín Ramos (Ed.), *La calle moderna en 30 autores contemporáneos y un pionero* (pp. 123-130). Barcelona, España: Universitat Politecnica de Catalunya [1999].
- DIRECCIÓN GENERAL DE INVESTIGACIONES, ESTADÍSTICAS Y CENOS (septiembre de 1948): *Boletín Oficial*, 19. Santa Fe, Argentina: Secretaría Técnica de la Gobernación.
- DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD (1968): *Autopista Rosario-Santa Fe-Aº del Medio*. Santa Fe, Argentina: Ministerio de Obras Públicas, Gobierno de la Provincia de Santa Fe.
- (1988): *Evolución histórica de la vialidad provincial*. Santa Fe, Argentina: Ministerio de Obras,

- Servicios Públicos y Vivienda. Gobierno de Santa Fe.
- DOMINGUES, A. (2010): *A Rua da Estrada. O problema é fazê-los parar*. Oporto, Portugal: Dafne Editora.
- (2014): «La Calle de la Carretera. El exotismo en el viejo Portugal». En A. MARTÍN RAMOS (Ed.), *La calle moderna en 30 autores contemporáneos y un pionero* (pp. 261-270). Barcelona, España: Universitat Politécnica de Catalunya.
- ENTE INTERPROVINCIAL TÚNEL SUBFLUVIAL (s/f): *Túnel Subfluvial "Raúl Uranga-Carlos Sylvestre Begnis"*. Santa Fe-Paraná. Recuperado de <http://www.tunelsubfluvial.gov.ar/>
- FURLONG, G. (1936): *Cartografía jesuítica del Río de la Plata*. Buenos Aires, Argentina: Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.
- GIORIA, B. (2009): *La construcción del espacio geográfico de la ciudad de Santa Fe 1573-2007*. Santa Fe, Argentina: Ministerio de Innovación y Cultura, Gobierno de Santa Fe.
- LEFEBVRE, H. (1991): *The Production of Space*. Oxford: Blackwell [1974].
- MANERO MIGUEL, F. (1989): «Le couloir Valladolid-Palencia: un axe d'activités concurrentes en Vieille Castille». En: F. FOURNEAU y M. VALENZUELA (Coords.), *Géographie d'une Espagne en mutation* (pp.199-220). Madrid, España: Casa de Velázquez.
- (1996): Centralidad urbana y difusión lineal del crecimiento. En L. LÓPEZ TRIGAL (Dr.), *Ciudad y Alfoz. Jornadas de estudio y debate urbanos* (pp. 89-106). León, España: Universidad de León.
- MIKKELSEN, C. & SAGUA, M. & LIMA, L. (2014): El concepto de corredor como aporte a la comprensión del territorio. *Geografia em Questão*, 7(1), 203-222.
- MIRALLES-GUASCH, C. (2002): *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. Barcelona, España: Ariel.
- NEUMAN, M. (2005): The Compact City Fallacy. *Journal of Planning Education and Research*, (25), 11-26.
- SOJA, E. (1996): *Thirdspace*. Malden, Estados Unidos: Blackwell.
- (2010): «Tercer Espacio: extendiendo el alcance de la imaginación geográfica». En N. Benach & A. Albet, *Edward W. Soja. La perspectiva postmoderna de un geógrafo radical* (pp. 181-209). Barcelona, España: Icaria editorial [1999].
- OFFNER, J. M. (1993): Les «effets structurants» du transport: mythe politique, mystification scientifique. *L'Espace géographique*, 22(3), 233-242.
- & al. (2014): Les effets structurants des infrastructures de transport. *L'Espace géographique*, 43(1), 51-67.
- REVISTA PARABRISAS, nº 45 (1964): Buenos Aires, Argentina.
- nº 48 (1964): Buenos Aires, Argentina.
- ROMERO, J. L. (2010[1976]): *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Buenos Aires, Argentina: Siglo Veintiuno Editores.
- SAUTU, R. (2005): *Todo es teoría: objetivos y métodos de investigación*. Buenos Aires, Argentina: Lumière.
- SHELLER, M. & URRY, J. (2006): The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207-226.
- Síntesis. Revista literaria e informativa, nº1 (1940): Santa Fe.
- SZUPIANY, E. (2018a): Territorialidades latentes Auto Unión DKW y Fiat en la construcción del corredor Santa Fe - Santo Tomé - Sauce Viejo. *Revista Estudios Sociales Contemporáneos*, (19), 99-116.
- (2018b): La ciudad fragmentada. Una lectura de sus diversas expresiones para la caracterización del modelo latinoamericano. *Revista Transporte y Territorio*, (18), 310-327.
- (2019): *La traza y la mancha. Los corredores viales en los procesos de expansión y complejización de la estructura urbana de la ciudad de Santa Fe* (Tesis doctoral). Universidad Nacional de Rosario, Argentina.
- URRY, J. (2000): *Sociology beyond Societies. Mobilities for the twenty-first century*. London and New York: Routledge.
- VECSLIR PERI, L. (2005): *Paisajes de la nueva centralidad. Infraestructuras arteriales y polarización del crecimiento en la Región Metropolitana de Barcelona* (Tesis doctoral). Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona, España.
- VIDAL-KOPPMANN, S. (2007): *Transformaciones socio-territoriales de la región metropolitana de Buenos Aires en la última década del siglo XX. La incidencia de las urbanizaciones privadas en la fragmentación de la periferia* (Tesis doctoral). Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Sede Académica Argentina.
- ZUNINO SINGH, D. (2015): Historia de la movilidad en América Latina: espacios, artefactos, prácticas y sentido. Dossier. *Programa Interuniversitario de Historia Política*, (57).

## 6. Listado de Siglas y Abreviaturas

- AEU: Áreas de Expansión Urbana  
 CEU: Corredores de Expansión Urbana  
 CIN: Corredores Interiores Norte  
 CLB: Corredor Litoral de Borde  
 CLE: Corredor Litoral Este  
 CLS: Corredor Litoral Sur  
 DNV: Dirección Nacional de Vialidad (Argentina)  
 DPV: Dirección Provincial de Vialidad (Santa Fe, Argentina)  
 FCCA: Ferrocarril Central Argentino  
 FCCNA: Ferrocarril Central Norte Argentino  
 FCSF: Ferrocarril Central Santa Fe a las Colonias  
 GSF: Gran Santa Fe  
 IDESF: Infraestructura de Datos Espaciales de la provincia de Santa Fe  
 IGN: Instituto Geográfico Nacional (Argentina)  
 ITV: Infraestructuras de Transporte Vial  
 PEU: Procesos de Expansión Urbana  
 RN: Ruta Nacional  
 RP: Ruta Provincial