

LA LECTURA DE LAS TRANSFORMACIONES TERRITORIALES A TRAVÉS DEL PAISAJE: EL CASO DEL CORREDOR DE LA RUTA PROVINCIAL N° 70 EN ESPERANZA, SANTA FE.

Mariana Lis NARDELLI, Diego A. VALIENTE

Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo; Universidad Nacional del Litoral.

nardellimarianalis@hotmail.com, diegoval@fadu.unl.edu.ar

Resumen

Este trabajo aborda el estudio de las transformaciones territoriales a través del análisis del paisaje tomando como caso al corredor urbano de la Ruta Provincial N° 70 (RP 70) sobre la ciudad de Esperanza, Santa Fe. Este espacio urbano está caracterizado por la presencia conflictiva de diversos usos del suelo que confluyen a lo largo del trayecto urbano de la ruta, cuya resultante espacial redundante en desmedro de las cualidades de esa ciudad. El concepto de paisaje, como vinculación entre la estructura territorial y su percepción, es utilizado en el estudio como una herramienta que permite poner la lectura de la complejidad territorial presente en ese espacio en función del análisis urbanístico.

En el estudio, el análisis de la articulación entre paisaje y territorio se organiza a partir de los conceptos de niveles del paisaje y de escalas territoriales. Los niveles de paisaje refieren a un conjunto de elementos y percepciones que configuran la imagen principal de cada paisaje, estos niveles son: la totalidad, las unidades y los componentes. Por su parte, las escalas territoriales refieren a los modos en que son organizados los territorios que componen los espacios de la sociedad.

El paisaje del corredor de la RP 70 en Esperanza expresa de modo confuso una vitalidad desordenada en una secuencia de eventos cuya estructura organizadora se asienta sólo sobre la linealidad del corredor urbano. Es por ello que el estudio se propone plantear reflexiones en torno los criterios territoriales adecuados para el ordenamiento de ese corredor urbano. Así, se establece un acercamiento a los problemas de ordenamiento territorial que, reflejados en el paisaje, permiten volver a pensar los contenidos de la planificación urbana.

Palabras claves:

Paisaje | Territorio | Territorialidades | Unidades de paisaje

Introducción

El estudio que aquí se presenta, desarrollado en una tesina de grado¹, se enmarca en una investigación acerca de los cambios producidos en las ciudades pampeanas que, surgidas en el empuje colonizador decimonónico y desarrolladas en los años de la sustitución de importaciones, se ven reconfiguradas en función de su inserción en la economía agroexportadora argentina desde inicios de este siglo² – que representa desde cambios tecnológicos, de escala y de gestión en la producción agropecuaria hasta económicos, así como también cambios en la organización de centros y vínculos territoriales.³

La ciudad de Esperanza, en la provincia de Santa Fe, tiene 104.946 habitantes (según el censo de 2010) y 289 Km², y se encuentra situada sobre un eje vial de escala urbano-regional, la Ruta Provincial N° 70 (RP 70), que es una de las más importantes de la provincia dado que permite vinculaciones a escala regional e internacional. Esta situación define la problemática principal del área de estudio: un corredor vial de alrededor de ocho kilómetros de largo en el que se expresan conflictos a partir de la superposición de diferentes escalas territoriales en el mismo espacio urbano, las que se realizan en actividades diversas (residenciales, educativas, comerciales, industriales, entre otras) y muchas veces no compatibles entre sí. Así aparecen, por ejemplo, actividades

¹ NARDELLI, Mariana Lis. “Las Transformaciones del Paisaje Urbano de Esperanza sobre la Ruta Provincial N° 70.” Tesis de Graduación en Arquitectura y Urbanismo. Santa Fe: Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad Nacional del Litoral, 2011.

² Nodo “Impactos paisajísticos y patrimoniales producidos por los cambios en la matriz productiva y tecnológica del sistema agrícola regional” del Proyecto CAI+D 2009 Redes de Investigación: “Impactos sociales producidos por la reconfiguración del sistema agrícola regional. El caso de Santa Fe en el contexto de la región pampeana”; director: Hugo Arrillaga. Santa Fe, UNL, 2009-2012.

³ La inserción de las ciudades pampeanas en las nuevas condiciones territoriales atraviesa a aglomeraciones urbanas distribuidas en ese territorio a lo largo de las vías férreas y organizadas internamente en base a la regularidad de las cuadrículas fundacionales de inspiración europea. Si la implementación de la modernización del siglo XIX relacionó a esas cuadrículas con el ferrocarril, la inserción territorial actual de las localidades pampeanas tiene como base a la ruta internacional, una vez que el ferrocarril fue dejado de lado como transporte preferencial de cargas en la Argentina de fines de siglo XX. En términos de la organización espacial, dadas la escala y la calidad de los cambios en la esfera productiva, es posible esperar cambios en las tendencias urbanas de crecimiento, en la localización y características de las actividades, en las configuraciones formales de las nuevas áreas y en la percepción de la importancia de las distintas unidades de paisaje involucradas.

residenciales, circulaciones de relevancia regional o nacional y actividades fabriles contaminantes distanciadas por unos pocos metros en el trayecto de la ruta por la trama urbana más densamente consolidada, sin una articulación ordenada. Completa este cuadro la superposición entre movilidad local y regional, con lo que se observa el tránsito de bicicletas, vehículos de mediano porte y tránsito de carga pesada, así como ciclovías y senderos peatonales al borde del tránsito rápido de la ruta y la ruta misma utilizada como calle urbana.

La naturalidad con que son percibidas en el cotidiano de la ciudad estas yuxtaposiciones y los conflictos que generan entre usos y apropiaciones del espacio no elimina el hecho de que esos conflictos no son necesarios ni inevitables.

Al mismo tiempo, se evidencia en este eje vial la precaria legibilidad del espacio urbano que,⁴ aunque producto de causas muy diversas, en tanto configuración espacial desordenada afecta tanto la comprensión de ese espacio urbano como su calidad como ambiente vivido, deteriorando la imagen del conjunto urbano y, en definitiva, sus valores identitarios.

La pregunta que inspira el estudio es de qué modo el paisaje actual del corredor de la RP 70 en Esperanza expresa la presente inserción territorial de esa aglomeración urbana y cuáles son las claves que pueden recuperarse desde el análisis del paisaje para su ordenamiento y diseño urbano.

El paisaje y el estudio del territorio.

En los estudios territoriales, el paisaje ha sido revalorado a partir de la necesidad de ampliar los límites mostrados por algunos modelos explicativos para dar cuenta de las nuevas espacialidades derivadas de las transformaciones territoriales en el contexto de la mundialización, sobre todo en el análisis de las aglomeraciones urbanas.

En este marco se sitúa también la necesidad de abordar el impacto de las transformaciones sobre la percepción que los actores tienen de su propio territorio, dimensión que ha tomado

⁴ Kevin Lynch ha planteado, tempranamente, que el espacio debe ser legible dado que lo que se identifica diariamente es lo que orienta y ayuda al desenvolvimiento cotidiano y toma de decisiones. Este principio de la legibilidad del espacio urbano, como la “facilidad con que puede reconocerse y organizarse sus partes en una pauta coherente” (Lynch, 1976), continúa vigente como preocupación en los estudios actuales.

relevancia en el estudio del espacio de las sociedades a partir de la incorporación de las tendencias interpretativas desde la teoría social a las disciplinas de ordenación espacial. Entre otras cuestiones, la transformación acelerada del espacio vivido y percibido ha planteado, una vez más, cuestiones relacionadas con la configuración de las identidades fundadas en la configuración territorial y la pérdida y valorización del patrimonio, entre otras expresiones de la dimensión cultural del territorio.

Así, el territorio pasa, de ser visto como puro ordenamiento espacial de actividades y potencialidades productivas, a ser interpretado como síntesis de la construcción social del espacio habitable.⁵ En palabras de Bozzano (2009), inicialmente "... el territorio se refiere a una relación genérica entre sociedad y naturaleza" que "... puede aludir a procesos de alcance más general con actores de compleja identificación, como a procesos más particulares donde los actores tendrán necesariamente mayor presencia".

Si la noción de territorio refiere a un espacio modificado a partir de las relaciones más o menos estables que un grupo humano establece en y con ese espacio en el proceso de producción de su vida material y social (lo cual implica tanto la existencia previa de un espacio natural como la acción social de producción del espacio), el paisaje será entendido aquí como la dimensión perceptible de la estructura de un territorio que expresa, en un momento dado, tanto la realidad fáctica de ese espacio como las percepciones y significaciones que los actores sociales involucrados construyen en su acción.

La noción de territorio permite establecer diversos criterios para identificar territorialidades, esto es, modos en que son vividos y organizados los territorios por diversos grupos humanos. Las territorialidades atraviesan a los espacios de la sociedad en diversas escalas valiéndose de diversos elementos presentes. El territorio, entonces, puede ser considerado en múltiples escalas: país, localidad, región, continente, barrio, aglomerado urbano, cuenca, entre otros. Cada uno de esos recortes territoriales tendrá atributos específicos y grupos humanos particulares que le dan sentido, y en sí mismo cada

⁵ Para una discusión sobre la definición de territorio, ver Bozzano, 2009.

recorte territorial responde a una diferenciación en los modos de organización social y de ocupación y organización del espacio.⁶

Siendo así, dentro de los paisajes urbanos debería ser posible leer las diversas escalas territoriales en los elementos que componen los espacios, prestando atención al modo en que éstos participan de estructuraciones territoriales diversas.

El estudio del corredor de la Ruta Provincial N° 70 en Esperanza

La concepción del paisaje antes referida implica, para su análisis, la consideración de materiales de diversa índole: desde los datos de uso del suelo hasta los censos poblacionales, desde las imágenes fotográficas hasta las imágenes literarias, desde los proyectos oficiales hasta el imaginario de los ciudadanos, entre otros.

Así, el método de trabajo implica una aproximación, un análisis y la elaboración posterior de conclusiones. Sin embargo, el encadenamiento de esas fases no es lineal, sino que, dadas las características del cometido – encontrar en el análisis del paisaje las claves para la ordenación del territorio – y del objeto de estudio, se requiere de avances y de retomadas a lo largo del trabajo.

Inicialmente, la aproximación al paisaje de la RP 70 se organizó en función de la recopilación de información secundaria de la ciudad, obtenida de diversas fuentes – estudios históricos, monografías, publicaciones periodísticas, datos de organismos oficiales – y el recorrido del área de estudio, que prefigura el estudio de campo. En esta etapa cumple un rol relevante la organización de las pautas de representación adecuadas para la escala y complejidad del paisaje a estudiar; lo que ha implicado los usos de la cartografía y la fotografía en conjunto con el texto escrito. En esta misma etapa se realizaron las entrevistas a informantes clave con el objeto de tener referencias preliminares para el

⁶ Pierre Donadieu (2006) considera que “los territorios están modelados asimismo para ser vistos y para ser vividos cotidianamente, no sin conflictos” ya que forman parte de un proyecto colectivo, regido por intereses públicos y privados donde se busca hacer prevalecer derechos; de este modo, el territorio se transforma en político.

diseño de entrevistas en profundidad o de encuestas; las que finalmente, por las limitaciones propias del trabajo (una tesina de grado) no fueron implementadas.⁷

El desarrollo del estudio de campo se basó en recorridos y registros fotográficos, cuyo análisis involucró la elaboración y relación de escritos y de planos, de la ciudad y del área de estudio. En el trabajo de campo se ha puesto énfasis en la obtención de datos vinculados a los elementos tanto naturales como artificiales que componen el paisaje. Se ha observado además tanto elementos tangibles como aquellos componentes intangibles que consolidan el paisaje observado, utilizando en esta instancia las entrevistas a informantes claves a fin de obtener datos cualitativos de mayor información sobre el lugar y para ayudar a reconstituir el paisaje desde la mirada del habitante, la selección de los mismos se realizó en razón de residentes de mayor estadía en la ciudad como así también aquellos habitantes que conocen con mayor detalle la localidad en virtud de sus ocupaciones cotidianas.

Para desarrollar dicha indagación y entendiendo al paisaje como una interfase entre el lugar, espacio y el observador según explica Froment A. (1996) citando a Berque, el contacto directo con el sitio de análisis resultó imprescindible para realizar esta conexión lugar-observador.

En la percepción de la ciudad, explica Cullen (1974), es fundamental el punto de vista del observador, dado que las imágenes que este obtiene varían de acuerdo a lo estático o dinámico de la mirada, como así también varía la percepción del habitante al del turista, mientras que Landim (2003) considera que es mediante la observación y percepción de estos paisajes como se logran entender los procesos, entender la estructura y funcionamiento de las ciudades.

Considerando que en el desplazamiento se puede experimentar variados y diferentes modos de descubrir el paisaje, se entiende que un mismo lugar se puede identificar de maneras simultáneas según sea la acción que se desarrolle en el.

⁷ Dada la complejidad de las territorialidades que confluyen en el corredor de la RP 70 en Esperanza, y en vistas a la elaboración de un proyecto territorial y de ciudad, el trabajo aquí presentado también puede considerarse una contribución a la consolidación de lo que Bertrand (2008) denomina un inventario pre-paisajístico, el cual no está exento de contenidos epistemológicos y responde al método general de análisis del paisaje.

En Esperanza, como en toda la pampa santafesina, la comprensión del paisaje está dificultada por la llanura, que “oculta” los elementos en el espacio y entorpece la lectura de la estructura urbana a partir del paisaje. La llanura hace que las referencias visuales se pierdan, que los elementos parezcan más cercanos o más lejanos de lo que realmente están, que los elementos más cercanos impidan ver a los que están atrás, aún si no son más grandes que éstos. Al contrario de las regiones de relieve acentuado, no es posible reconocer la totalidad, o siquiera una parte representativa, del territorio desde algún punto en particular: No hay un punto de vista desde el cual se pueda siquiera intuir la totalidad o el tamaño de Esperanza o del corredor de la RP 70 en ella. Así, el único modo de percepción del paisaje, de su escala y de su magnitud, es el recorrido. Por eso, no hay una captura del paisaje en una sola imagen, sino diversas secuencias de imágenes que componen, a posteriori y como resultado, una totalidad organizada en base a dos secuencias de selección, la de la primera percepción y la de la síntesis a partir de lo percibido.

De este modo, el trabajo de campo se organizó en base a recorridos tanto a pie como en automóvil sobre el eje de la Ruta Provincial N° 70, estructurando los mismos desde el Este hacia el Oeste como así también en el sentido inverso. También se realizaron recorridos sobre la Ruta Provincial N° 6, en ambos sentidos para percibir la situación desde esos puntos de ingreso a la ciudad.

Los recorridos a pie permitieron detectar particularidades tanto de la configuración física cómo de la organización funcional y ambiental del paisaje.

En esta aproximación se extrajeron datos vinculados a características de elementos componentes del paisaje de la Ruta Provincial N° 70, observando peculiaridades presentes en diferentes tramos del recorrido. Esta fase permite registrar aquellos aspectos referentes al detalle en la fase de recolección de datos: texturas, colores, luces y sombras, entre otros elementos que hacen a la composición morfológica. A su vez se observan aquellos componentes intangibles que hacen al espacio en estudio: actores del paisaje, usos y ocupaciones del espacio, apropiaciones, permite activar el resto de los sentidos, olores, ruidos, entre otros.

Asimismo, el recorrido en automóvil ofrece una visión global y de conjunto, percibiéndose durante el desplazamiento grados de definición y escala que revelen a las

formas como simples líneas, siluetas, volúmenes, manchas, haciendo eludir las formas menores.

En este recorrido se apuntaron cuestiones referidas a elementos de relevancia visual, aquellos componentes del paisaje que se destacan tanto por lo morfológico como de manera funcional o ambiental. Se reconocen grandes conjuntos, masas, jerarquías impactos visuales, tensiones.

En ambos trayectos fue posible reconocer los elementos que diagraman los esquemas de orientación que tanto habitantes como visitantes utilizan para su desenvolvimiento. Esto brindó datos referidos a la legibilidad de la imagen de la Ruta.

Para obtener dicha información, se utilizó la fotografía la cual se organizó como secuencias de imágenes que permitieron definir los aspectos de identidad y carácter de los espacios y componentes del paisaje como así también se realizaron tomas globales que permitan reconocer la totalidad e identificar los elementos relevantes en esa escala.

La identificación y caracterización de los paisajes se realizó a partir de un reconocimiento de Niveles de paisaje y Escalas Territoriales. Los primeros refieren a un conjunto de elementos y percepciones que configuran la imagen principal de ese paisaje, estos tres niveles son la Totalidad del Paisaje, La unidad del Paisaje y el Componente del Paisaje, mientras que los segundos desarrollan los modos en que son organizados los territorios que atraviesan a los espacios de la sociedad en diversas escalas.

Siendo que el paisaje como concepto permite operar a diversas escalas con diversos componentes, se trabaja en primera instancia la totalidad del paisaje, dado que en la misma es posible reconocer e identificar los elementos relevantes a esta escala siendo esta la dimensión con mayor superficie y extensión a analizar. De este modo, en la ciudad de Esperanza esto permitió reconocer los elementos estructurales e identitarios de la ciudad, incluyendo los procesos de diversas naturalezas que componen la ciudad.

Consciente de la naturaleza parcial de la información proporcionada por un paisaje que se obtiene, se debe recurrir a visiones parciales del paisaje, desplazándose a través del lugar. Por medio de repetidas observaciones sobre los paisajes, se logra establecer estructuras promedios, a fin de que funcionen como referentes que permiten interpretar los espacios,

es por ello que una vez reconocida la totalidad se ha identificado por medio de fotografías secuenciadas a las unidades de paisaje.

Los aspectos considerados a la hora de analizar el paisaje por medio de las unidades fueron lo morfológico, referido a la fisonomía y a las relaciones de elementos que hacen a la organización de la forma visual, pero también lo funcional y perceptivo como aquello que hace al carácter del paisaje de Esperanza, siendo estas formas observables en el paisaje. Lo que abarca tanto imágenes socio-culturales como así también elementos que modelan la forma.

Las unidades, a su vez, se caracterizan por su homogeneidad interna y sus diferencias respecto a los paisajes contiguos. El reconocimiento de las unidades confiere la posibilidad de identificar aquellas características que permitan una comprensión de las transformaciones y requerimientos para un ordenamiento territorial.

En lo referente a las Escalas territoriales como elemento analítico, la ciudad en estudio presenta una complejidad por su implantación en una llanura, que implica la ocultación de elementos paisajísticos que este tipo de relieve propicia ya que, aproximándose a la ciudad, resulta complejo determinar cuáles elementos revelan la presencia de ésta. Como en otras localidades pampeanas, en la ciudad de Esperanza se hace difícil obtener una imagen de totalidad que permita identificar elementos relevantes en el paisaje a gran distancia, a diferencia de paisajes con relieves accidentados que permiten la percepción de elementos a distancias mayores. En los contados casos en que había aperturas visuales en la configuración del paisaje, se pudieron identificar los elementos con jerarquías a nivel urbano. La mayoría de los componentes se identificaron por medio del análisis de las diferentes unidades, en planos más cercanos.

En el presente trabajo se clasificaron los elementos en escala internacional, nacional, regional, urbana, barrial entre las más utilizadas, lo cual permite conocer las dinámicas territoriales que se desarrollan en un determinado paisaje, hecho que no es posible de determinar analizando un plano o una imagen en dos dimensiones.

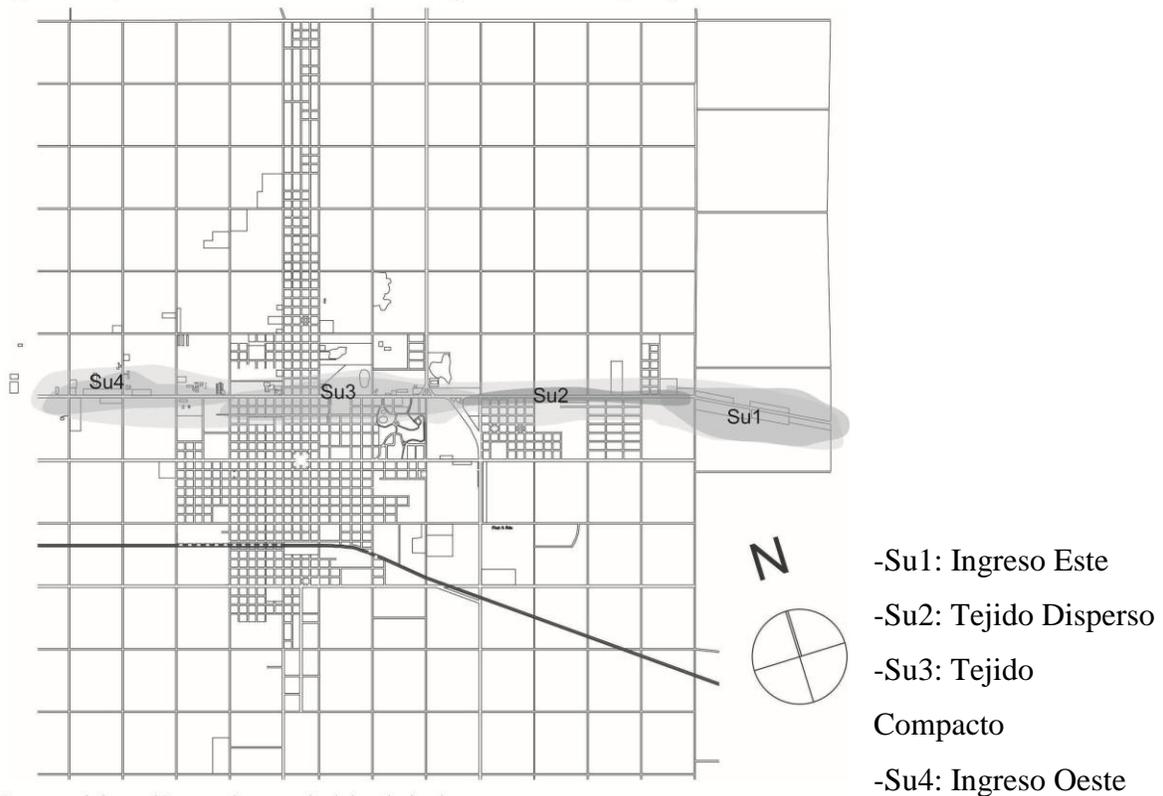
El paisaje del corredor de la RP 70 en la ciudad de Esperanza

El estudio permitió mostrar lecturas diferenciadas en relación a la situación actual del paisaje de la ciudad, así, dentro de la diversidad de paisajes de la ciudad de Esperanza,

donde determinadas circunstancias sociales, económicas e históricas han propiciado la transformación del paisaje original, se ha podido reconocer elementos a lo largo del eje de la ruta que confieren una lectura unificada en toda su extensión.

Asimismo, y a raíz de las marcadas similitudes y diferencias observadas en dicha unidad sobre la RP N° 70, dentro de reducidos tramos de extensión, se ha dividido a la misma en unidades menores de lectura, denominadas SubUnidades de Paisaje (SU). Así, se reconocieron en el plano y el espacio de la RP N° 70 cuatro SU de paisaje como muestra la figura 1:

Figura 1: Esperanza: determinación de unidades y subunidades de paisaje.



Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

De este modo, y siendo que las SU comparten algunos rasgos característicos en los primeros metros de consolidación entre una y otra, resulta difícil establecer límites precisos

entre las mismas, por lo cual las aproximativo a fin de establecer una noción de extensión de los tramos en los cuales se manifiestan los cambios en la imagen urbana que se presentan a lo largo de la unidad de demarcaciones realizadas resultan a modo paisaje de la ruta.

Por medio del análisis, conjuntamente con el estudio de la historia de la ciudad se pudo determinar que las lógicas internas de cada una de éstas unidades reconocidas responden a cuestiones históricas, sociales, económicas siendo la de mayor influencia la del período gestación y posterior consolidación de la ciudad, lo cual marca notoriamente las variaciones perceptivas de las área, ya que con cada período, las áreas en crecimiento se han configurando respondiendo a su propia lógica interna, desarrollando determinadas tendencias en cuanto al tipologías edilicias, disposición de edificaciones sobre la parcela, materiales y colores, calibre de calles, veredas, disposición y tipos de vegetaciones, entre otras características que han dando como resultados extensiones territoriales que se van diferenciando unas de otras, resultando en algunos casos de un traspaso más evidentes de una a otra que en otros.

De este modo, se detectaron unidades muy variadas entre sí en un pequeño tramo de extensión (algunas no exceden los 2km), pero conservando algunas similitudes entre las mismas, desde tipo y escala de vegetaciones, tipologías y disposiciones edilicias, consolidación y tipos de trama y tejido, usos y actividades, entre otros.

La unidad de se conforma principalmente por la Ruta Provincial N° 70 como componente estructurante de la misma, y siendo que sobre la Unidad coexisten variadas diferencias tanto morfológicas como funcionales, como otras características que varían a lo largo del recorrido, se ha dividido a la unidad principal en 4 subunidades (ver figura 2).

Figura 2: Esperanza: cuadro de características e imágenes de subunidades

	Unidad de Paisaje RP N°70			
	SU 1: Ingreso Este	Su2: Tejido disperso	Su3: Tejido Compacto	Su4: Ingreso Oeste
Trama y Tejido	Tejido lineal sobre 1,3 km de extensión. Disperso, de baja densidad. Parcelas entre 800m ² y 3 700m ² . No se construye la trama.	Tejido disperso baja densidad. Trama en damero. Parcelamiento de medianas a grandes superficies.	Trama en damero. Tejido compacto homogéneo alta densidad.	Tejido disperso heterogéneo, baja densidad. Trama en cuadrícula en desarrollo.
Usos	Usos exclusivamente residenciales suburbanos.	Usos residenciales comerciales de escala barrio-urbano-regional.	Usos residenciales comerciales locales (urbano-regional) e industriales regionales-internacionales.	Usos residenciales industriales (regionales) y comerciales (barrios-urbano-regional) educativos, recreacionales.
Vegetación	Vegetación implantada de carácter ornamental (gran escala) (5m a 15m aprox.). Tipos: frutales, cipreses, laurel de arce, palmeras, etc.	Vegetación discontinua, escala media (5m a 10m aprox.). Tipos: frutales, cipreses, laurel de arce, palmeras, frutales, etc.	Vegetación dispersa baja escala (5m). Tipos: frutales, cipreses, etc.	Vegetación ornamental (escala) gran escala (10m) más de 10 m ² por parcela. Tipos: ahucana, cedro, pino, tepalcates, etc.
Edificaciones	Viviendas unifamiliares tipo sub-urbano centradas sobre la parcela y posicionadas sobre uno o ambos ejes de edificación.	Edificaciones de mediana (5m) y baja escala (3m) construidas tanto sobre línea de edificación como comerciales.	Edificaciones con ritmos de línea Municipal y sobre la misma disposición sobre los ejes lineales, liberando fondo de manzana.	Edificaciones de mediana (5m) y baja escala (3m) fuera de la línea de edificación.
Particularidades	Equilibrio entre líneas y vacíos (baja escala) ambiental.	Características compartidas con la SU anterior (vacíos urbanos imponentes).	Contaminación visual de fuerte impronta local (RP N° 70) y las calles urbanas (guardar en escala y funcionalidad).	Calle y veredas pavimentadas en un trazo asociado a la hidrografía y presencia de vacíos urbanos relevantes. Uso paisajístico y calidad de retención.
Hechos	Carretera de ingreso a la ciudad. Arco de la Colonización.	Empresa Internacional González. Hoteles Kasaba y Aborada.	Supermercado. Dant. Suelo entre RPN° 6 y RPN° 70 (Edificio de los Muelles, OSM). Molino. Pástor (La Chelita).	Empresa Internacional Ferrellos. Mañana Facultad de Agronomía y Veterinaria (FACV).
Límites Visuales	Vegetación y construcciones (límite visual) que se observan elementos que conciben la escala o compatibiliza la vegetación con el límite visual.	Aperturas visuales (límite visual) de la ciudad (edificaciones a los laterales de la ruta) (límite visual) de fachadas (límite visual) de fachadas (límite visual).	Viviendas implantadas por la profundidad que (límite visual) edificaciones consolidando líneas de fachadas (límite visual) a largas distancias.	Vegetación y edificaciones (límite visual) que mejor entre líneas (límite visual) masa no construida genera apertura visual (límite visual) percepción (límite visual).
Profundidad del campo visual	Reconocimiento al plano cercano (percepción de detalles) y por plano medio (límites estructuras, conjuntos, formas geométricas, pero no detalles).	Reconocimiento al plano cercano (percepción de detalles) y por plano medio (límites estructuras, conjuntos, formas geométricas, pero no detalles).	Profundidad de campo visual en primer plano, reconocimiento de detalles (construcción menor a los 50m) plano medio más acotado por el cerramiento que genera los límites y el tránsito fluido.	Plano medio permite visualizar las formas generalizadas de fondo (postulado por los vacíos urbanos) y las bajas escalas.
Contenido del campo visual	Texturas y colores homogéneos (límites) líneas fuerzas horizontales con mayor presencia por la masa no construida.	Texturas y colores homogéneos (límites) líneas fuerzas horizontales con mayor presencia por la masa no construida.	Masa construida genera (límites) líneas fuerzas horizontales con mayor presencia por la masa no construida.	Texturas y colores no distinguen por (límites) líneas fuerzas horizontales con mayor presencia por la masa no construida.

Su1: Desde Ingreso Este hasta Arco de la Colonización.



Su2: Desde Arco de la Colonización hasta intersección RP N° 70 y RP N° 6.



Su3: Desde intersección RP N° 70 y RP N° 6 hasta curtiembre Federico Meneirs.



Su4: Desde curtiembre Federico Meneirs hasta ingreso Oeste.



Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

El análisis del paisaje de la Ruta nos revela la presencia de diversos períodos temporales de crecimiento. Dando como resultado una primera SU *Ingreso Este*, de desarrollo incompleto, manifestando una lectura unificada en cuanto elementos que componen el espacio en dicho tramo, siendo un paisaje legible y claro, lo cual confiere cualidades visuales-ambientales favorables. Es posible leerse que el crecimiento ha sido acompañado por ciertas decisiones proyectuales lo cual ha conferido unidad en su lectura.

En el caso de la segunda SU *Tejido Disperso*, se manifiesta como un área de desarrollo incipiente, aquí se observan una marcada discontinuidad y heterogeneidad de elementos que componen el espacio. El tramo se manifiesta como el área de transición entre la SU1 (*Ingreso Este*), relativamente nuevo, y la SU3 (*Tejido Compacto*), tramo de mayor antigüedad de la ciudad lo cual es consecuencia de los crecimientos dispares tanto temporales como fisiológicos entre ambas situaciones.

La tercera SU (*Tejido Compacto*), se ofrece a la lectura como el área desarrollada, ofreciendo una consolidación de los elementos que configuran el espacio de la ruta sobre este tramo. La SU responde a factores de crecimientos que datan períodos cercanos a la época de la gestación de la colonia, por lo cual su resultado paisajístico responde a aquellos factores de crecimientos que se han superpuesto a lo largo de los años con el resto de los tramos consolidados sobre el eje.

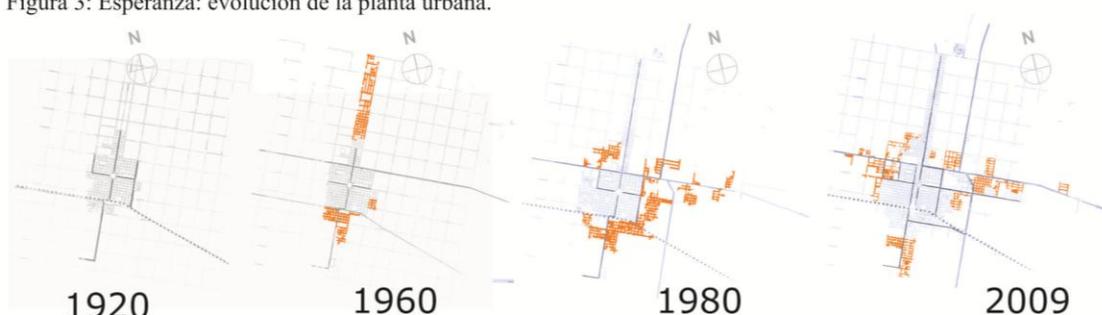
Por último, la cuarta SU (*Ingreso Oeste*), mantiene al igual que la SU2 un desarrollo incipiente, visualizando heterogeneidad y discontinuidad en el espacio urbano.

La unidad de la ruta, revela coexistencia de diversas territorialidades diversas: la ruta es parte del corredor que une a Buenos Aires con Bolivia a través de Santa Fe. Por lo que su importancia territorial es, al menos, subcontinental. Al mismo tiempo, el trazado de la ruta se remonta al siglo XIX, época de la colonización agrícola del interior santafesino, y hasta hoy es la vinculación terrestre de la capital provincial con la próspera región situada en la región central de la Provincia, lo cual expresa también su importancia en esa escala.

Finalmente, y por estas razones, la ciudad en gran parte ha crecido tensionada por esta vía de comunicación, lo cual puede verse en la evolución de la planta urbana (ver figura 3), en las industrias y comercios localizados sobre la ruta, así como en la presencia de la sede universitaria y, finalmente, en la expansión suburbana residencial de sectores sociales

medios y acomodados que se extiende con sentido hacia Santa Fe. Allí, entonces, se organizan circuitos de actividad territorial que operan tanto en la escala local – por ejemplo, las residencias suburbanas de familias acomodadas en medio de parques – con otras de escala regional y nacional, como las fábricas de muebles, la curtiembre o la sede universitaria. Todas confluyen sobre el mismo espacio: la ruta 70.

Figura 3: Esperanza: evolución de la planta urbana.



Fuente: Evangelina Montú - Sebastián Rohrmann |TESIS FADU-UNL-2009



Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

El ordenamiento del espacio se presenta no como coordinación de diversas necesidades y actividades dentro de un plan que les da coherencia, sino como organización del espacio a partir de distintas lógicas, diversas y dispersas, de actividades y necesidades que se organizan también a diversas escalas. Así aparecen, por ejemplo, actividades residenciales, circulaciones de relevancia regional o nacional y actividades fabriles distanciadas por unos pocos metros en un espacio, el trayecto de la ruta por la trama urbana más densamente consolidada, que no las articula de forma ordenada. En una secuencia no exhaustiva, se dan sobre las rutas las facultades y el barrio circundante, el acceso desde Franck y las áreas industriales, la ruta y los talleres de muebles con salones de exposición y venta al público, los planes de vivienda social y las industrias. La naturalidad con que son percibidas en el cotidiano de la ciudad estas yuxtaposiciones y los conflictos que generan, no elimina el

hecho de que esos conflictos entre usos y apropiaciones del espacio no son necesarios ni inevitables.

La coexistencia de usos urbanos diversos, incluso conflictivos entre sí, como resultado de las diversas lógicas que operan en el territorio se expresa en el paisaje. Así, pueden ir sumándose diferentes lógicas que explican la aparición y la permanencia de diversos elementos espaciales: la historia del lugar, algunas modas (¿los nuevos suburbios residenciales de clase media?), oportunidades puntuales de localización, entre muchas otras.

Conclusiones

¿Qué podemos aprender del análisis del paisaje del corredor de la RP 70 en Esperanza?

La expansión urbana de la ciudad de Esperanza, inicialmente no limitada por ningún accidente en la llanura, se ha aglutinado en función de las vías territoriales de comunicación más relevantes en cada período histórico. Así, el área central establecida en el siglo XIX se consolidó en el período de desarrollo durante la mayor parte del siglo XX en función del ferrocarril y de las vinculaciones de corta distancia con el territorio circundante. Las líneas de expansión de la trama urbana se habían previsto hacia el Norte y, en menor medida, hacia el Sur, como expresión de la importancia del centro urbano como concentrador de la actividad. Sin embargo, la rápida importancia que adquirió el sistema carretero para la inserción territorial de las ciudades se expresó en la preferencia por la localización de actividades sobre la vía de comunicación que vincula a la ciudad con los dos centros territoriales principales: Santa Fe y Rafaela. La rapidez y autonomía con que este proceso se dio está expresada en el paisaje de la RP 70: se trata de un paisaje no ordenado, que expresa modalidades de uso y apropiación diversas y hasta contradictorias. En una secuencia rápida desde el ingreso a la ciudad desde el Este, las unidades de paisaje identificadas muestran escalas territoriales yuxtapuestas: la escala local de las residencias de sectores sociales privilegiados, la escala regional o nacional de las fábricas, la escala local y barrial del sector urbano más antiguo y consolidado que, al mismo tiempo, alberga la escala regional de algunos establecimientos comerciales y la internacional de la principal industria local, para continuar con la escala regional de la sede universitaria inserta en la

escala local y barrial de las residencias de sectores medios que extienden la urbanización hacia el Oeste. Si la urbanización envolvió y casi borró del paisaje como hito al Arco de la Colonización, que enmarcaba el ingreso a la ciudad desde el Este, al Oeste el paisaje rural se corta abruptamente con un área urbanizada con presencia creciente de comercios de escala regional y urbanizaciones que se establecen en función de la sede universitaria. En ambos casos, se trata de una periferia particularmente cualificada que puede expresar, por un lado, el umbral de precio alto impuesto al cambio a uso urbano de terrenos muy valorizados en su uso rural y, al mismo tiempo, la importancia de la RP 70 como aglutinador de las actividades por su importancia territorial.

La localización sobre la RP 70 de residencias de sectores sociales altos, con su recurrencia a tipologías que expresan ese poderío económico familiar (grandes casas rodeadas de jardines en lotes de gran superficie y, muchas veces, entre muros), puede ser vista también como la emergencia de un nuevo espacio de expresión del poder local. Muestra la emergencia de grupos sociales que valoran su representación y visibilidad públicas pero que no lo hacen en el espacio tradicional de la representación local, en centro de la ciudad. Al mismo tiempo, es necesario no contornar que este tipo de urbanización se alinea con las tendencias de suburbanización residencial de las clases medias y altas que se han comenzado a manifestar en las últimas décadas en la Argentina.

Por otro lado, a la confluencia de actividades localizadas que operan en distintas escalas territoriales se le suma las características de la movilidad y, sobre todo, del tránsito que transcurre por el canal de la RP 70. En este sentido, el impacto cotidiano del pasaje del transporte de escala nacional e internacional sobre las actividades localizadas en ese corredor estrecho define límites estructurales precisos del espacio construido a la compatibilidad entre usos. En el área más consolidada, especialmente identificada con la SU 3, el corredor tiene poco más que el ancho de una calle común y el tránsito de camiones de gran porte implica que el corredor se perciba, por momentos, como una barrera espacial. La ciudad pierde compacidad desde allí hacia el Norte y rápidamente se llega a sus confines que son, aquí sí, expresión de una periferia empobrecida como contracara del desarrollo que exhiben otros sectores de la ciudad.

Así, la diversidad del paisaje urbano sobre el corredor de la RP 70 en Esperanza sugiere un modelo de desarrollo urbano que se basa menos en la transformación de los tejidos existentes que en la yuxtaposición de nuevas áreas configuradas “desde cero” para las necesidades y aspiraciones actuales. Las cuales, a su vez, están relacionadas con diversas territorialidades presentes en ese espacio.

Es posible que la obligada percepción secuencial del paisaje, determinada por las características de la llanura antes tratadas, impida ver con claridad los efectos del conflicto entre las diversas territorialidades presentes. Pero también está la posibilidad de que, de la comprensión de esas dimensiones territoriales y de la complejidad de sus componentes, se puedan plantear puntos de partida para el desarrollo de ideas de ordenamiento, esto es, de ideas proyectuales.

Sin embargo, por lo general los criterios de intervención planificadora no se cuestionan sobre las escalas territoriales presentes en los espacios urbanos que se pretende regular sino que, tradicionalmente, la referencia para el ordenamiento físico se restringe a dos escalas básicas: la del sector urbano y la de la parcela, en la que se incluye “lo edificado”. Estas escalas están tratadas en el plano en función de la regulación del uso y la ocupación del suelo, por lo general basada en la restricción. Así, el resultado es un paisaje confuso en sus aspectos básicos, la legibilidad y la identidad, los cuales parecieran quedar librados a consideraciones subjetivas. Por el mismo procedimiento, la calidad en tanto espacio público del espacio urbano percibido y vivido – esto es, del paisaje urbano – también parece librada a consideraciones circunstanciales. Este es el efecto en el corredor de la RP 70 en Esperanza.

Para buscar las pautas de ordenamiento urbano del corredor de la RP 70 en Esperanza a partir de los elementos que permitieron analizar y realizar las evaluaciones del espacio urbano como territorialidad a partir del paisaje, será necesario indagar cuál es el proyecto actual de paisaje de la ciudad pues, como afirma Bertrand el paisaje “no solo contiene una parte irreductible de sentimientos, emociones, incluso de razones sinrazones, sino que es precisamente este atributo íntimo el que suele ser fuertemente, y justamente, reivindicado en la mayor parte de los proyectos de paisaje. Forma parte del protocolo. Esta dimensión

estetizante distingue el paisaje de otras nociones o conceptos tales como medio ambiente, ecosistema o geosistema” (Bertrand, 2008: 22-23).

En medio de las transformaciones en curso, esta indagación implica la reflexión colectiva (que excede el presente trabajo) sobre la ciudad y las diversas territorialidades que la atraviesan, y el modo en que la transformación del espacio vivido puede ser ordenada ya no sólo a partir de pautas funcionales, sino de sistemas que integren a esas pautas funcionales los atributos de valor y significado de ese espacio.

Bibliografía

- AAVV, (1996). *De L'Environnement Wallon. Paysage*. Région Wallonne, Bélgica: Direction Générale des Ressources Naturelles et de l'Environnement (DGRNE).
- BERTRAND, George (2008). “Un paisaje más profundo. De la epistemología al método”. N° 43 *CUADERNOS GEOGRÁFICOS*. Universidad de Granada. Bogotá. 2008-2
- BOZZANO, Horacio (2009). *Territorios Posibles: Procesos, lugares y actores*. Lumiere. Buenos Aires.
- CANETO, Claudio (2000). *Geografía de la percepción urbana: ¿cómo vemos la ciudad?* Lugar. Buenos Aires.
- CULLEN, Gordon (1974). *El Paisaje Urbano. Tratado de estética urbanística*. Blume. Barcelona (España).
- DONADIEU, Pierre (2006). *La Sociedad Paisajista*. La Plata: Edulp. Editorial de la Universidad de la Plata.
- FEDELE, Javier (2009). *Ciudad y Río: La Construcción Histórica de un Paisaje (Santa Fe 1886-1952)*. Tesis doctoral. Universidad Politécnica de Catalunya, Barcelona.
- LANDIM, Paula Da Cruz (2003). *Desenho de Paisagem urbana: As cidades do interior paulista*. Editora UNESP. San Pablo (Brasil).

LYNCH, Kevin (1976). *La Imagen de la Ciudad*. Infinito. Buenos Aires.

LYNCH, Kevin (1985). *La Buena Forma de la Ciudad*. G. Gilli. Barcelona (España).

MATA OLMO, Rafael y GALIANA MARTÍN, Luis (2008). “Ordenación y gestión del patrimonio cultural y el paisaje. La experiencia del plan especial de la sierra de los molinos en campo de Criptana”. Nº 43 *CUADERNOS GEOGRÁFICOS*. Universidad de Granada. Bogotá. 2008-2

NASELLI, César (1992). *De Ciudades, Formas y Paisajes*. ARQUNA. Asunción (Paraguay).

NAVARRO BELLO, (2004).”Una aproximación al paisaje como patrimonio cultural, identidad y constructor mental de una sociedad. Apuntes para la búsqueda de invariantes que determinen la patrimonialidad de un paisaje”. Vol. 1. *REVISTA ELECTRÓNICA DU & P REVISTA DE DISEÑO URBANO Y PAISAJE*. Universidad Central de Chile. Chile.

NOGUÉ, 2007. *La construcción social del paisaje*. Biblioteca Nueva, S.L. Madrid.

NOGUÉ, Joan y SALA, Pere (2008). “El paisaje en la ordenación del territorio. Los catálogos del paisaje de Cataluña”. Nº 43 *CUADERNOS GEOGRÁFICOS*. Universidad de Granada. Bogotá. 2008-2

RIESCO CHUECA, Pascual et al (2008). *Región, Comarca, Lugar: escalas de referencia en la metodología del paisaje*. Cuadernos Geográficos Nº 43. Bogotá.

SABATEL BEL, Joaquín y VERA GALVÁN, José Ramón (2008). “Aspectos varios de la implementación de la Convención Europea de paisaje en el plan territorial especial de ordenación de paisaje de Tenerife”. Nº 43 *CUADERNOS GEOGRÁFICOS*. Universidad de Granada. Bogotá. 2008-2