

Infraestructuras, inundaciones y producción y reproducción de la vida: claves para pensar en la producción socio histórica y espacial del territorio isleño del municipio de Santa Fe (1573- 1970/80)

Infrastructures, floods and production and reproduction of life: keys to think about the socio-historical and spatial production of the island territory of the municipality of Santa Fe (1573-1970/80)

Acebal, Anahí



Anahí Acebal

anahiacebal@gmail.com

Centro de Investigaciones - Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales – Universidad Nacional del Litoral, Argentina

Pampa. Revista Interuniversitaria de Estudios Territoriales

Universidad Nacional del Litoral, Argentina

Universidad de la República, Uruguay

ISSN: 1669-3299

ISSN-e: 2314-0208

Periodicidad semestral

Núm. 29, e0080, 2024

revistapampa@unl.edu.ar

Recepción: 17 Octubre 2023

Aceptación: 25 Febrero 2024 2023

DOI:<https://doi.org/10.14409/pampa.2024.29.e0080>



Esta obra está bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/)

Resumen. Este artículo tiene como objetivo analizar los procesos constitutivos y constituyentes de las actuales disputas en y por el territorio isleño del municipio de Santa Fe. Para ello daremos de cuenta de la manera en que las infraestructuras, las inundaciones y la producción de la vida en el lugar le dieron un determinado orden a este territorio isleño desde su fundación y hasta 1970/80. Para llevar adelante este trabajo recurrimos a una estrategia metodológica cualitativa, el estudio de caso instrumental (Merlinsky; 2008). Emprendemos un trabajo multimétodo en donde convergen diferentes evidencias empíricas. Asimismo, recuperamos la periodización propuesta por Gioria (2009) para estudiar la construcción del espacio geográfico de Santa Fe.

Palabras clave: Infraestructuras; Inundaciones; Producción de la vida; Territorio isleño.

Abstract. The objective of this article is to analyze the constitutive and constituent processes of the current disputes in and for the island territory of the municipality of Santa Fe. In order to do so, we will give an account of the way in which the infrastructures, the floods and the production of life in the place gave a certain order to this island territory since its foundation and until 1970/80. To carry out this work we resorted to a qualitative methodological strategy, the instrumental case study (Merlinsky; 2008). We undertook a multi-method work where different empirical evidences converge. We also recovered the periodization proposed by Gioria (2009) to study the construction of the geographical space of Santa Fe.

Keywords: Infrastructures; Floods; Production of life; Island territory.

1. INTRODUCCION

El municipio de Santa Fe (Argentina) posee ciertas características geográficas, asociadas a su cercanía con importantes cursos de agua como el Río Paraná, que la vuelven un lugar estratégico para el intercambio de la mercancía. Si bien las características de su posición geográfica y morfológica le dan esta particularidad geoestratégica para la comercialización, al mismo tiempo, traen aparejadas que las crecidas de los ríos -con el tiempo devenidas en inundaciones (en términos de Roze; 2003)- sean parte constitutiva del lugar.

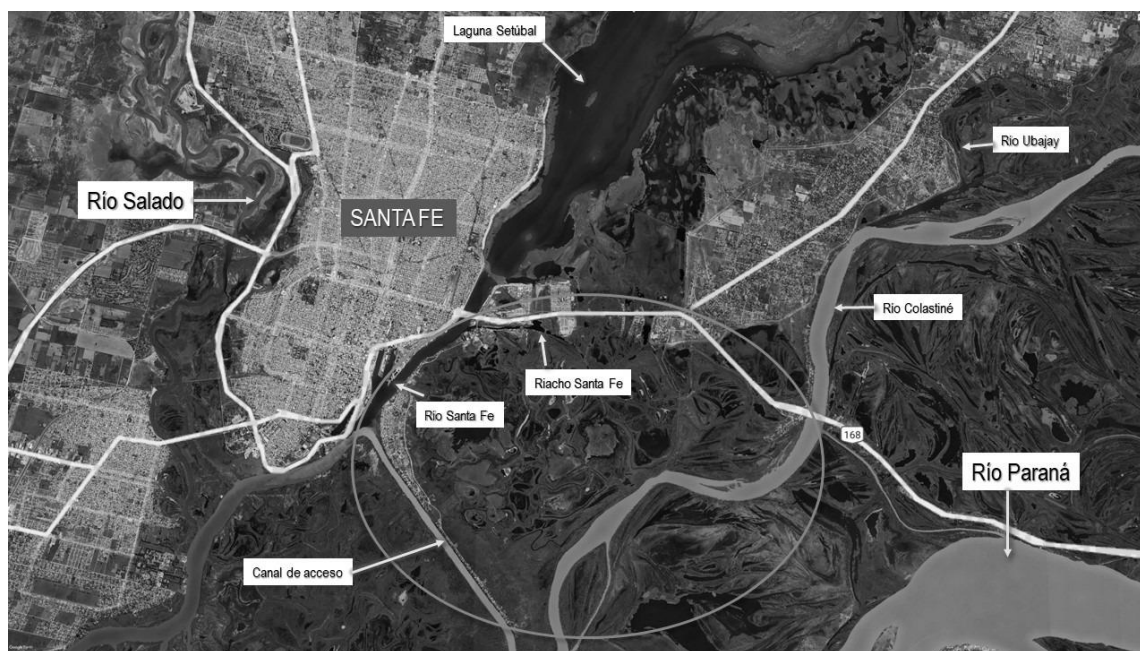
Como consecuencia de ello, desde su fundación y hasta la actualidad, las intervenciones sobre los cursos de los ríos, las inundaciones, la conformación y consolidación de barrios isleños, la relocalización de población, las disputas por el lugar de emplazamiento del Puerto y sus obras complementarias, fueron atravesando y construyendo la ciudad. Como también, los intereses de revalorización de ciertos suelos con el desarrollo de dichas obras y las discusiones sobre la extranjerización de sus usos (Cervera; 1979; Pistone; 1983, Gioria; 2009, Rausch; 2008, 2011).

En la actualidad, este municipio vuelve a ser considerado como un lugar estratégico al proyectarse sobre su jurisdicción corredores de infraestructura vinculados a la refuncionalización portuaria y a su articulación con otros modos de transportes (vial y ferroviario). Esto implica la puesta en agenda de gobierno de una serie de mega obras como la nueva conexión vial con Paraná (Provincia de Entre Ríos), la relocalización del puerto y la reconversión ferroviaria. Dichas obras se enmarcan en la Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), en dos de sus ejes estratégicos: el Eje Mercosur-Chile y el Eje Hidrovía Paraguay-Paraná (Álvarez; 2019, Álvarez y Acebal; 2021).

Dos de estas mega obras de infraestructuras extractivistas (el Nuevo Puerto de Santa Fe y la nueva conexión vial con Paraná) se proyectan sobre un conjunto de islas que son parte del valle aluvial del Río Paraná. Estas obras implicarían transformaciones espaciales sobre este conjunto de las islas y sobre el sitio en donde se asientan históricos barrios isleños. Y, por lo tanto, generan conflicto con las formas de organización socio espacial de la población que vive en este lugar (Acebal; 2023).

Partiendo de considerar que el espacio está impregnado de historicidad y la historia está impregnada de geografías (Porto Gonçalves; 2001), en este artículo nos interesa detenernos en la intervención y construcción histórica y espacial que se fue haciendo sobre aquello que denominamos territorio isleño del municipio de Santa Fe: es decir, el conjunto de islas del valle aluvial del río Paraná que son parte de su jurisdicción (ver figura I). De esta manera, procuraremos, aportar a la reconstrucción del proceso constitutivo y constituyente de las actuales disputas territoriales en torno a las mega obras de infraestructura que se proyectan en el lugar que traen aparejado el avance de la especulación inmobiliaria, la imposición de la relocalización de la población histórica del lugar y la organización vecinal y comunitaria de los habitantes para resistir a ello (Acebal; 2023). Este ejercicio lo hacemos con el propósito de comprender cómo se fue construyendo una determinada relación de poder en este lugar que “define el modo cómo concretamente sobre el terreno se funda la propiedad privada de los bienes y las relaciones de hombres y mujeres entre sí” (Porto Gonçalves, 2008: 47).

FIGURA I.
El valle aluvial del río Paraná de la jurisdicción del municipio de Santa Fe..



Fuente: elaboración propia

En este punto es importante aclarar que no pretendemos inscribir el trabajo en el campo historiográfico, sino que dentro de los estudios urbanos y, específicamente, de las infraestructuras. Nos proponemos poner atención a la producción socio histórica y espacial de este territorio en relación con las infraestructuras (Barreda; 2005, Álvarez; 2019), las inundaciones (Roze;2003) y la producción y reproducción de la vida en el lugar (Federici; 2013, Gutiérrez; 2017). Estas dimensiones son recuperadas para el análisis porque entendemos que nos permiten observar los conflictos por el uso del espacio geográfico dados por diferentes lógicas y procesos de apropiación y construcción de los territorios. Procesos que tienen por un lado asiento en lo cotidiano -en las horizontalidades (Santos; 1993)- y, por otro, en los intereses de los actores hegemónicos del orden global, por ejemplo, las grandes empresas y los organismos financieros internacionales -las verticalidades (ibidem)-.

Para dar cuenta de la manera en que estas tres problemáticas fueron atravesando la construcción del territorio isleño del municipio, nos valdremos principalmente de los aportes de Gioria (2009). En líneas generales, recuperamos la periodización que propone la autora para estudiar la construcción del espacio geográfico de Santa Fe. Esta consiste en pensar el desarrollo de dicha construcción a partir de 4 etapas, las cuales se basan principalmente en rasgos económicos imperantes de lo que hoy constituye Argentina. En esta oportunidad nos detendremos en las tres primeras etapas. La primera, abarca desde la fundación de la ciudad en 1573 hasta 1856, en correlación con la economía colonial y su fragmentación institucional, política y económica a partir de 18101 ; la segunda desde 1856 a 1930, en concomitancia con el modelo agroexportador; y la tercera desde 1930/40 a 1970/80, en el marco del modelo de industrialización por sustitución de importaciones.

La estrategia metodológica para llevar adelante este artículo fue de tipo cualitativa. Específicamente, se trata de un estudio de caso instrumental (Merlinsky; 2008). Por ello, recurrimos a un trabajo

¹“En lo institucional se fragmenta en dos escalas espaciales: a nivel macro, con la formación de cuatro espacios nacionales: Paraguay, Bolivia, Uruguay y Argentina. A nivel micro se divide en espacios regionales que toman el nombre de provincias y con eje en los centros urbanos existentes (...). En lo político las entidades provinciales se organizan autónomamente en Estados. En lo económico se aíslan en economías regionales, y establecen aduanas propias, tendiendo a un mercado local” (Gioria; 2009: 34)

multimétodo en el cual convergen diferentes evidencias construidas en el marco de la tesis doctoral de la autora, a partir de la realización de, por un lado, entrevistas semiestructuradas en profundidad (Marradi et al 2007) individuales y grupales a informantes claves y, por otro, del análisis documental. La fuente de información en la que nos apoyamos centralmente para construir este artículo fue el relevamiento de bibliografía académica. A esta intentamos ponerla en diálogo con otras fuentes como documentos (estatales, empresariales y de organizaciones sociales), entrevistas a pobladorxs históricxs del lugar, causas judiciales y notas periodísticas.

A continuación, abordaremos la primera etapa caracterizada por la fundación de Santa Fe como lugar estratégico para la salida de lo extraído en Potosí hacia el Océano Atlántico y las necesidades de infraestructuras de su población. En el segundo apartado, daremos cuenta del lugar que ocupó la ciudad como gran centro ferropuerto en la incorporación de Argentina en las redes económico-comerciales del capitalismo global. Posteriormente, pondremos atención a la etapa que se desarrolla entre 1930 y 1970/80 caracterizada por el impulso y la preponderancia del transporte vial, las implicancias del crecimiento del puerto de Rosario en detrimento del puerto de Santa Fe, el aumento de la ocupación de las islas y la organización de barrios isleños para mejorar las condiciones de producción y reproducción de vida en el lugar. Por último, trazaremos las reflexiones finales.

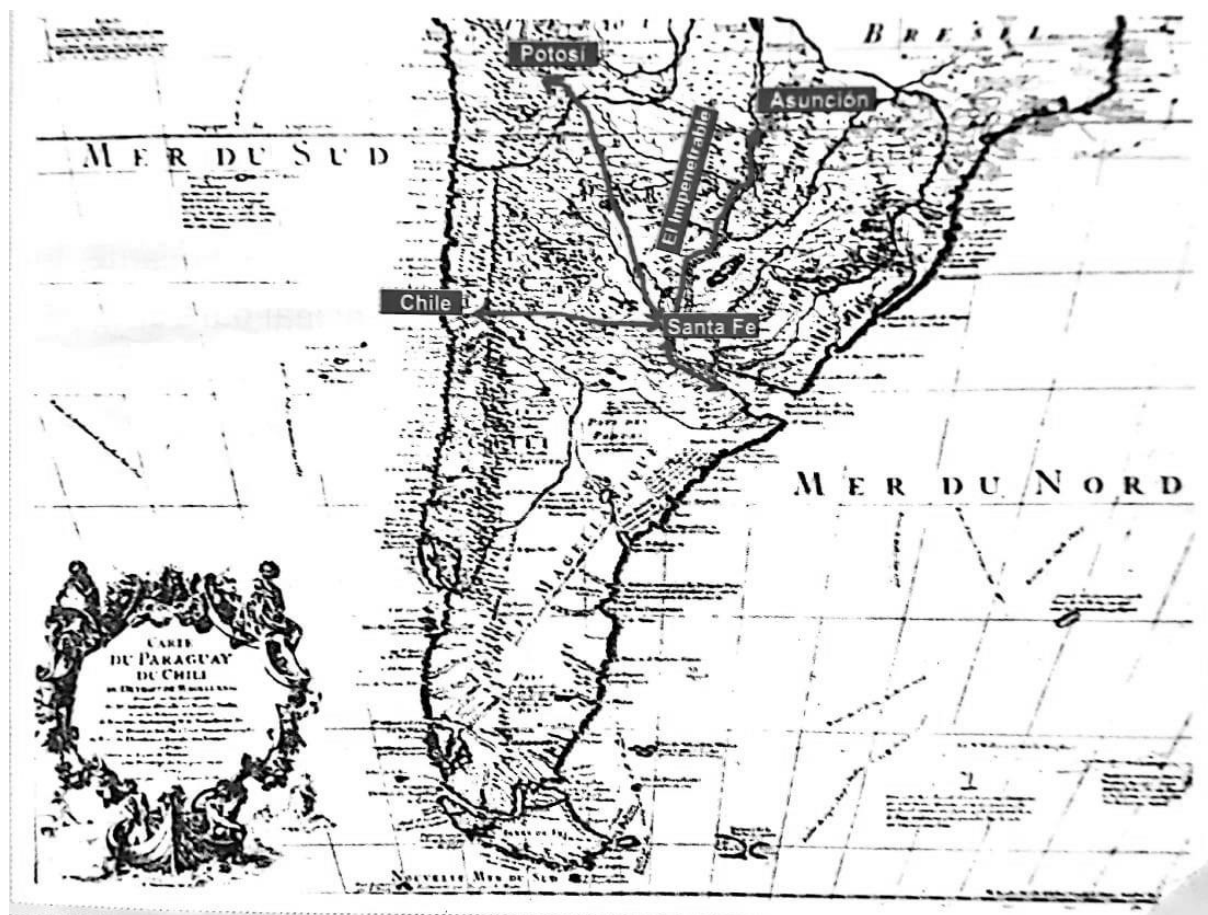
2. SANTA FE, UN PUERTO NECESARIO (1573-1856)

A la hora de pensar en la producción del espacio geográfico en el municipio, como mencionamos anteriormente, creemos que es necesario hacerlo, en relación a las dinámicas globales del capital. Así como sostiene Santos (2000), el nivel global y el nivel local del devenir son conjuntamente esenciales para el entendimiento del mundo y el lugar. Las lógicas y las dinámicas globales de acumulación del capital históricamente han avanzado sobre los territorios que no están aún subsumidos a ellas y sobre la vida humana y no humana -los ríos, los bosques, la tierra, los acuíferos, etc.- que han convertido en mercancía tras su despojo y privatización (Luxemburgo;1967). En este sentido, es importante resaltar que, en este primer período, la producción del municipio de Santa Fe, y específicamente de su territorio isleño, estuvo anclada a la reorganización del espacio dado en todo América Latina con la invasión y conquista europea asociado a la emergencia del capitalismo como nuevo modo de producción (Marx;2004, Luxemburgo; 1967, Harvey; 2005).

A finales del Siglo XVI los españoles controlaban muy poco del espacio geográfico de lo que hoy es Argentina. En el Litoral, Asunción (actual capital de Paraguay) fue un centro principal de su dominio. Durante la segunda mitad del siglo, se desplazaron hacia el sur por el Río Paraná. Las fundaciones de Santa Fe, Buenos Aires y Corrientes representaron un avance hacia el sur destinado a asegurar las comunicaciones marítimas con Europa y la posibilidad de prevenir un avance portugués (Mandrini; 2018).

Por este motivo, desde su fundación en 1573, Santa Fe se organizó en torno a su posición geográfica y al comercio que posibilitó su ubicación. La ciudad se estableció como un “puerto intermedio” (Cervera; 1979), con el objetivo de encontrar un espacio articulador entre Asunción (proveedor de elementos básicos como yerba, algodón, azúcar, miel de caña, hilo, cuero y tabaco) y Potosí (consumidor de dichos productos) (Cervera; 1979, Archivo General de la Provincia et al; 2003, Gioria; 2009, Vittori; 2017). De esta manera, Santa Fe fue, en este período, un punto en donde confluyeron las comunicaciones y caminos que bajaban y subían de Córdoba, Tucumán, el Alto Perú, Cuyo y Chile y de embarcaciones que subían y bajaban de Paraguay y Buenos Aires. Como centro creciente de comercio terrestre y fluvial, fue un lugar neurálgico para el tráfico mercantil de norte a sur y de este a oeste. Así, la actividad comercial fue la base de su permanencia y crecimiento (Cervera; 1979, Archivo General de la Provincia et al; 2003, Collado y Calvo; 2005, Gioria; 2009, Vittori; 2017).

FIGURA II.
Lugar de Santa Fe en las rutas de las mercancías de Potosí, Chile, Asunción y Europa.



Fuente : Carte/du Paraguay/du, Chili/du Droit de Magellan 1703 - Furlong (1929:37) En Gioria (2009:35)

En 1649 la ciudad fue relocalizada² en búsqueda de un nuevo lugar que estuviese “protegido convenientemente contra los indígenas” y contra las erosiones del río Quiloazas (hoy San Javier) sobre las barrancas y que se encontrase “más cercano a la salida del océano, por razones comerciales” (Pistone 1983: 60)³. El agua que rodeaba a la nueva ciudad fue una protección frente a los pueblos originarios que defendían su vida en el lugar y también la posibilidad de mejorar las condiciones de comunicación mercantil, al estar más cerca del brazo principal del Paraná. Pero esta protección y beneficio comercial que daba el nuevo lugar también generó otro problema: las inundaciones recurrentes. Siguiendo a Pistone (1983), desde 1658 se encuentra registro en las actas del gobierno de inundaciones de distintas magnitudes e impacto, las mayorías provenientes de las crecidas del Río Paraná y en menor medida del Río Salado⁴.

Tal como sostiene Ceirano et al (2020), sobre el medio natural ubicado dentro del sistema fluvial del Paraná, se produjo una progresiva ocupación en los puntos más altos del albardón, pero tratando de estar siempre cerca del río. Desde su fundación, la ciudad fue pensada como centro urbano (Gioria; 2009), lo que implicó que, luego que se subdividieron las tierras y se otorgaron los títulos de propiedad de las

² En 1573 la ciudad se emplazaba cerca de donde hoy se encuentra la Ciudad de Cayastá, a 75 km al norte de la capital de la provincia, sobre la Ruta Provincial N.º 1.

³ En relación a los motivos comerciales del traslado se suma a que con las crecidas del Paraná el agua ocupaba terrenos circundantes a la ciudad lo que tornaba desfavorable el tránsito de carretas. Esto era motivo de interrupción del comercio por largos período ya que, aunque el río retornaba a su cauce normal, la tierra de su alrededor era intransitable (Gioria; 2009)

⁴ Registros de inundaciones: marzo 1658, febrero 1680, diciembre 1685, septiembre 1717, mayo 1721, enero 1724, noviembre 1724, febrero 1725, junio 1726, julio 1760 (proveniente del salado) abril 1771, abril 1781, abril 1782, abril 1800, febrero 1804, 1814, febrero 1819, abril 1825 (Pistone; 1983).

mismas, se resolvieran ciertas necesidades estrictamente urbanas que llevaron a modificaciones del valle de inundación de los ríos e incluso en los cursos de agua. Un ejemplo de ello fue lo que sucedió con la gran cantidad de lagunas que, si bien estas eran la fuente de agua para el consumo y de abrevadero para animales, con las lluvias aumentaban su nivel del agua y desbordaban poniendo en peligro edificios cercanos. Por este motivo, se realizaron distintas obras para su contención e incluso, a partir de 1806, su relleno (Cervera; 1979, Pistone; 1983).

En este mismo sentido, la provisión de agua dulce para el consumo fue un problema que se resolvió con intervenciones y modificaciones del territorio isleño. Según la recuperación que realiza Pistone (1983), desde 1665 se pensaron diferentes respuestas a este problema. Diversos arroyos y cursos de agua que se recorren hoy desde el Río Colastiné hacia la planta urbana han sido abiertos en este período en búsqueda de agua potable del Río Paraná (Cervera; 1979, Pistone; 1983, Gioria; 2009).

Por otra parte, es importante recuperar que, en 1739, la Corona Española estableció a Santa Fe como “Puerto Preciso” lo que significó que todas las embarcaciones que bajaban por el Río Paraná debían hacer escala obligada y fondear aquí. Esto trajo aparejado un impuesto por las mercancías transportadas que incrementó los recursos de la Hacienda Pública y convirtió a Santa Fe en un centro comercial, de comunicaciones y distribución de mercancías, tal como se había proyectado en su fundación (Piriz 2000; Collado y Calvo 2005)⁵. Por tal motivo, el Puerto de la ciudad adquirió gran importancia.

La zona del Puerto se encontraba al sur del casco urbano, en donde hoy se emplaza el denominado “Parque del Sur”. El área de cabotaje era más al norte, a unos 1500 metros, y allí se encontraban varios atracaderos⁶. Para entrar y salir al atracadero que obraba como Puerto, los barcos navegaban a través de arroyos que combinaban un serpenteante camino fluvial hasta llegar al Río Paraná. Los mismos se caracterizaban por su sinuosidad, estreches y por tener sus márgenes arboladas. Estas condiciones naturales eran poco favorables para la navegación a vela por lo que las embarcaciones llegan al puerto por medio de la práctica de la sirga, lo que implicaba el traslado de dichas embarcaciones, a caballo o a pie, con una cuerda desde la orilla, es decir, desde las islas del valle aluvial del río Paraná (Piriz;2000:3).

También en relación con el Puerto es importante señalar que ya para 1831 se realizó una defensa portuaria para evitar que el río Santa Fe inundara la barranca del puerto. Y que, en la década de 1850, comenzaron las evaluaciones técnicas de los proyectos y obras necesarias para acondicionar, proteger y extender el puerto, como así también, discusiones sobre el lugar de emplazamiento de la descarga de buques entre “los vecinos del sur” y “del norte” en pos de revalorizar con las obras los distintos sectores de la ciudad (Pistone;1983).

Así como el territorio isleño se fue interviniendo y modificando en relación a la actividad portuaria y a las necesidades de lxs vecinxs propietarios de la ciudad, también se fue haciendo con personas que no tenían tierras, bienes, ni trabajo -algunas pertenecientes a pueblos originarios que incluso no eran oriundos del lugar- que se fueron asentado en los caminos hacia Coronda, Asconchingas y Rincón⁷. Estas personas que vivían en ranchos de barro y paja y con pocas pertenencias, se encontraban a los márgenes de la planta urbana y por lo general trabajan en las estancias juntando el ganado (Cervera; 1979). Ellas son quienes habitaban el territorio isleño.

3. PUERTO, FERROCARRIL Y TRANSFORMACIÓN DE LAS ISLAS COMO ECUACIÓN INDIVISIBLE (1856 -1930)

El crecimiento demográfico y productivo generado por el proceso migratorio y colonizador que tuvo lugar en este período en lo que se denomina la región pampeana argentina -y con especial énfasis en la jurisdicción de la provincia de Santa Fe- cambió radicalmente el panorama social y económico del agro nacional. Además de cubrir gran parte del mercado interno, la región pampeana comenzó a generar enormes excedentes exportables (Lattuada et al; 2019). Así, tal como sostiene Rausch,

⁵ Sin embargo, esta disposición de Puerto Preciso concluyó en 1780 cuando, al crearse el Virreinato del Río de Plata, Buenos Aires. se transformó en el eje mercantil de la producción de lo que hoy conocemos como Bolivia, Paraguay, Uruguay y Argentina (Pistone; 1983; Gioria; 2009).

⁶ Con la construcción del puerto de ultramar en 1910, este lugar fue rellenado, lo que transformó en suelo urbano lo que anteriormente ocupaba el río.

⁷ Las tierras del “Camino de la costa”, es decir, los barrios la Guardia y Colastiné, Rincón y Arroyo Leyes fueron adjudicadas a Antón Martín en 1580 en el marco del reparto de tierras destinadas a chacras y estancias tras la fundación de Santa Fe. En 1659, luego del traslado de la ciudad, fueron transferidas al cabildo a través del sargento Anto Vera Muxica, encargado de la mudanza, y repartidas nuevamente en chacras para el abastecimiento de la nueva ciudad (Szupiany; 2019)

el proceso argentino de incorporación al mercado mundial, dado a partir de la conformación como país, supuso “la explotación de los recursos naturales: los suelos para la explotación agrícola [ganadera] y los bosques de quebracho para la explotación forestal” (2011: 22).

En el marco del auge del modelo agroexportador se necesitó de la planificación y desarrollo de obras de infraestructura que permitiera conectar la mercancía con los países consumidores de las mismas. Frente a esta necesidad, el río Paraná se convirtió en la columna comercial estratégica del país (Bertuzzi; 2017), al constituirse como una ruta natural que permitía la salida de la materia prima hacia el Río de la Plata y el Océano Atlántico. En este contexto, las obras de infraestructuras ferroviarias y portuarias se tornaron centrales para la integración de los mercados regionales, internacionales y para la constitución del propio orden nacional (Rausch; 2011, Blanc; 2016). Los ferrocarriles posibilitaron que los costos de los fletes disminuyeran y permitieron transportar grandes cantidades de productos en menos tiempo; a la vez que los puertos fueron el canal por medio de los cuales dichos productos eran embarcados al exterior. Así las áreas de inversión en infraestructura y comunicaciones fueron claves y los puertos y ferrocarriles conformaron una “ecuación indivisible” (Blanc; 2016: 43).

La provincia de Santa Fe ocupó un lugar importante en el proyecto de inserción de la economía nacional en las redes económico-comerciales del capitalismo global. Y en ello, la ciudad de Santa Fe, y particularmente su Puerto, cumplieron un papel fundamental. Este período la caracterizó por su atributo de “encrucijada”: “de áreas de confluencia de vías de transporte; áreas nodales, áreas de atracción y dispersión del tránsito, lugares donde tienden a establecerse los mercados de intercambio” (Gioria; 2009:61).

La autorización de “abrir los ríos a la navegación internacional” y de “la libre circulación de los mismos” en 1853, impactó en los años posteriores en Santa Fe. Dicha reglamentación le permitió prescindir de la aduana de Buenos Aires para el intercambio comercial con países europeos. Es así que con el desarrollo de la técnica en el transporte (fluvial y ferroviario) la ciudad tuvo un lugar nuevamente importante respecto a la comercialización (Gioria; 2009).

En este contexto es que, para la década de 1880, se planteó como necesario la construcción de un puerto de mayor calado. A este nuevo Puerto se lo proyectó como complementario al ya existente, el cual se tornaba inoperativo en momentos de bajante por su escasa profundidad (Fedele;2011, Fedele y Ucedo; 2012). En consecuencia, en octubre de 1886 se fundó el denominado Puerto Colastiné Norte o Puerto Nuevo a orillas del río Colastiné, un cauce secundario del río Paraná⁸. Dicho puerto, ubicado a 13 kilómetros al este de la planta urbana, permitió la realización de embarcaderos de aguas profundas para buques de mayor tonelaje. Unos metros más al sur de este existía ya un puerto, que pasó a denominarse Colastiné Sur, en donde previamente se realizaba el trasbordo de cereales que se traían desde el embarcadero que funcionaba en Santo Tomé, en el Paso del Salado (Bianco y Pereyra; 2017).

Para este momento, los dos puertos estaban a cargo de la compañía francesa de ferrocarriles y funcionaban simultáneamente cumpliendo distintas funciones. El primero trabajaba con productos forestales (carbón, rollizos, etc.) mientras que el de Colastiné Sur se encargaba del traslado de cereales, extracto de quebracho y mercaderías generales. Ambos funcionaban como puertos de ultramar, mientras que el que se encontraba en el casco urbano de la ciudad -sobre el río Santa Fe- se dedicaba al tráfico de cabotaje (BCSF, 2003: 102, Blanc; 2016).

La incorporación del ferrocarril, a partir de 1884, permitió conectar la producción agrícola de las denominadas Colonias con el Puerto de la ciudad en 1885. En 1886, se construyó un ramal de vía férrea de 12 kilómetros desde la estación central de Santa Fe hasta La Guardia⁹, Rincón¹⁰ y Colastiné (Collado

⁸ La sección Santa Fe – Paraná del Tramo Medio del río Paraná se caracteriza porque a lo “largo de la margen derecha de la llanura aluvial, del lado opuesto al cauce principal, corren cauces secundarios activos tipo meándricos, que han generado llanuras de meandros en varias áreas. La mayor de ellas está generada por el río Colastiné” (Paoli et al; 2020: 46). Este río se conforma con los aportes del río San Javier y aportes del Paraná a través de números cauces laterales. Desemboca en el Paraná aguas abajo de la ruta nacional N° 168 donde se inicia el canal de acceso al puerto de Santa Fe, en las proximidades del paraje entrerriano denominado Bajada Grande (Ceirano et al; 2020).

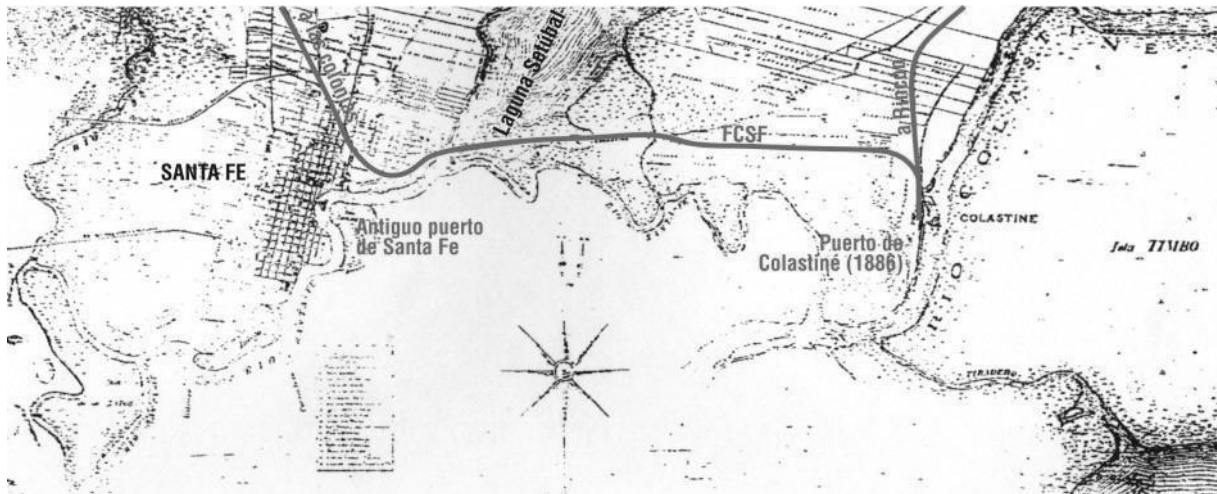
⁹ Es un barrio de Santa Fe, ubicado en el territorio isleño a 5 km al este del centro de la planta urbana. Originalmente fue una fortificación que estableció el entonces Gobernador Estanislao López para resguardar la ciudad (1819). La Guardia se ubicaba en la vinculación del casco urbano colonial y San José del Rincón. Al emplazarse sobre el Riacho Santa Fe, era el único lugar de acceso por agua a la ciudad desde el Paraná.

¹⁰ Esta localidad fue fundada en 1580 en tierras que fueron hasta 1659 propiedad de Anto Martín. Hasta 1991 perteneció al ejido municipal de Santa Fe. En dicho año adquiere el carácter de Comuna y desde 2013 el de Ciudad.

y Calvo; 2005, Gioria; 2009). A partir de esta conexión ferropuertuaria, la actividad del nuevo puerto adquirió un gran dinamismo y un alto protagonismo en la región (Szupiany; 2019).

Sin embargo, la obra portuaria de Colastiné Norte tempranamente dio cuenta de serios problemas para cumplir con su función. Esto por dos motivos: por un lado, porque en los momentos de bajantes no era posible el acceso de buques, lo que limitaba la exportación de cereales que terminaban almacenados. Y por otro, porque en momentos de crecida, el agua avanzaba sobre la población y las vías, las barrancas eran desbordadas y se temía por su desmoronamiento (Blanc; 2016).

FIGURA III
Puerto Antigo de Santa Fe y Puerto de Colastiné



Fuente: Szupiany; 2019: 132

Como complemento al ferrocarril y el puerto, se realizaron puentes que permitieron la comunicación por vía terrestre con ciudades o parajes cercanos. Sin embargo, los proyectos de conexión terrestre con el puerto de Colastiné fueron constantemente atravesados por las dinámicas propias del río Paraná. Las crecidas y las bajantes determinaron avances y retrocesos en la realización de los mismos (Gioria; 2009, Pistone; 1983, Rodil; 1994)

Resulta importante destacar que la realización de dichos puentes estuvo generalmente asociada a la toma de agua potable de la ciudad. Las obras de acueducto y puente iban de la mano. En 1925 se puso en funcionamiento la toma de agua del Río Colastiné. El denominado “Puente Colgante” fue una obra de gran relevancia de este acueducto ya que tuvo como función principal sostener, precisamente, los conductos de agua. En 1928 se lo habilitó como carretero, lo que permitió el cruce vial por la Laguna Setúbal (ibidem).

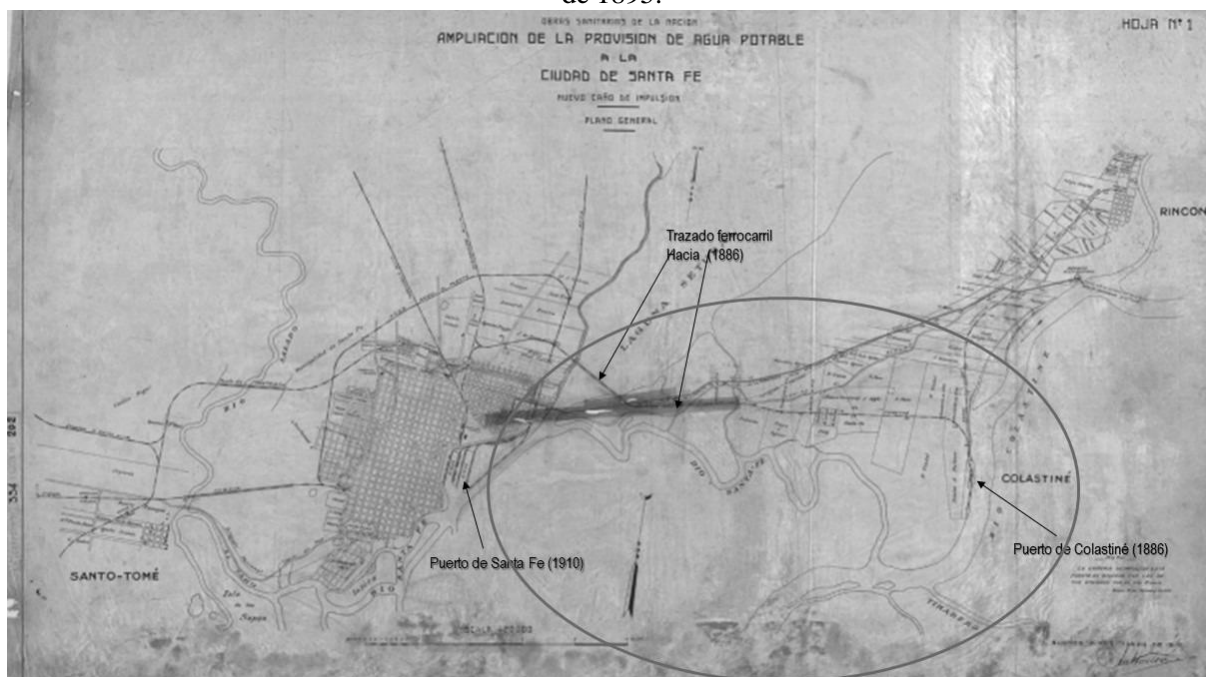
El Puerto de Colastiné Norte funcionó como puerto de ultramar hasta que, a partir de 1894, se decidió su traslado a la planta urbana de Santa Fe. Hasta que se concretó la obra del Nuevo Puerto se realizaron intervenciones sobre el Riacho Santa Fe. Como señalamos en el apartado anterior, el ingreso desde el río Colastiné a la planta urbana de Santa Fe se realizaba, a través de la sirga, por este curso de agua. Frente a la dificultad que implicaba la negación por el Riacho, en 1899 el gobierno provincial pide intervención a las autoridades nacionales para realizar una rectificación del mismo y superar, de esta manera, el inconveniente de su sinuosidad. En 1900 comenzaron las obras de corte en el sector denominado como “La Vuelta del Paraguay”, en términos técnicos se inició “la rectificación del meandro, que tenía su onda al sudoeste, uniendo su cauce en dos puntos contiguos” (Piriz;2000:5). Esta intervención finalizó en 1902. Y tuvo gran incidencia, por un lado, porque fue el primer dragado mecanizado para la construcción de un canal en todo el Paraná Medio y un antecedente importante en términos de ingeniería para la realización del Nuevo Puerto. Y por otro, porque esta obra que da las características actuales al Riacho, fue una gran intervención sobre el territorio isleño que generó un cambio en la configuración del mismo.

A partir de que se decide nuevamente relocalizar el Puerto, los debates referidos al lugar en donde se realizaría la obra expresaron disputas entre el capital extranjero y las fuerzas económicas locales¹¹ (Fedele, 2011; Fedele y Ucedo, 2012). En octubre de 1904 comenzaron las obras para la construcción del nuevo puerto de ultramar que, luego de verse interrumpido por una gran crecida en 1905¹², concluyó en 1910. La jurisdicción del mismo fue provincial hasta 1951, año en el que es transferido a Nación.

Por la lejanía con el cauce profundo del río Paraná (ver figura IV), la realización del nuevo puerto de ultramar implicó un conjunto de obras técnicas de alta complejidad, las cuales también sirvieron como defensas para las inundaciones: un canal de acceso, un canal de derivación, una zona de maniobras, dos diques, muelles sobre estos canales y diques, además de un edificio en donde funcionaba la Administración, la Aduana y Subprefectura (Fedele; 2011). Por tanto, esta gran obra de infraestructura portuaria implicó grandes transformaciones espaciales sobre las islas del valle aluvial del río Paraná, específicamente las denominadas como Sirgadero y Pesquería (Collado y Calvo 2005, Blanc; 2016) (ver figura I).

FIGURA IV.

Plano Topográfico del Territorio Municipal de la Ciudad de Santa Fe - Año 1895. Construido por la Oficina de Ingeniería durante la Administración del Intendente Ingeniero J. A. Doncel. Santa Fe, abril de 1895.



Fuente: Collado, Bertuzzi y Barco; 2019. Recuadro y nombres: elaboración propia.

Precisamente, estas grandes obras de infraestructura portuarias y ferroviarias en el lugar fueron modificando el curso natural de las aguas y la recurrencia de las inundaciones (Ceirano et al; 2020, Paoli; 2011, 2014). Hasta 1885, el río escurría sin impedimentos ni interferencias, utilizando en sus

¹¹ En 1899 se crea una Comisión de Propaganda Pro Puerto de la que participan comerciantes industriales y hacendados locales con el objetivo de obtener un puerto de ultramar en Santa Fe. Dicha Comisión se opuso al proyecto de la compañía francesa de Ferrocarriles de readecuación del puerto Colastiné en pos de su provecho. El proyecto consistía en que la empresa construyera un gran muelle, pero se reservaba la explotación portuaria por 40 años, facultándose a cobrar por diferentes servicios y de impedir la llegada de otras líneas férreas. La oposición al mismo por parte de la Comisión fue por dos motivos. Uno político: tener un puerto de ultramar en la ciudad que no sea particular. Y el otro, técnico: se realizaron estudios que resolvían que las mejores condiciones y el menor costo para construir un puerto para buques de ultramar era en la ciudad propiamente dicha (Blanc; 2016).

¹² Con esta creciente la mitad de la ciudad de Santa Fe estuvo bajo agua. Con la realización del puerto, esta zona fue elevada teniendo como referencia hasta donde había llegado el nivel de las aguas en 1905. Es importante marcar que los primeros análisis de crecida del río Paraná datan recién de 1906, luego de esta creciente (Paoli; 2011).

crecidas toda la sección que fuese necesaria (Cabral; 1967 en Ceirano et al; 2020). La realización de la vía férrea a Colastiné, del Nuevo Puerto en Santa Fe y del Puente Colgante da cuenta de una progresiva ocupación y modificación del valle aluvial que tiene incidencias en los momentos de crecidas ya que estas infraestructuras interfirieron (e interfieren) en el libre escurrimiento de las aguas. Esto tiene como consecuencia que los momentos de crecida del río, con el avance de las obras, se fueron transformando en inundación.

Asociado a esta infraestructura, también como parte de esta reorganización espacial, surgieron barrios de lxs trabajadorxs que las mismas y de actividades turísticas y recreativas -bares, hoteles, restaurantes- asociados al movimiento de pasajeros (Gioria; 2009). Así Santa Fe y, particularmente, su territorio isleño se fue ordenado desde arriba respondiendo a una “integración global” (Rausch; 2011) y en torno a los medios de comunicación y transporte (Gioria; 2009), pero también lo hizo desde la producción y reproducción de la vida en el lugar.

En relación con las actividades del Ferrocarril Santa Fe y el Puerto Colastiné y con la producción e intercambio de cultivos frutihortícolas destinada al consumo local y el desarrollo de la caza, pesca y recolección de paja (Rodil, 1994, Rausch; 2008, 2011), se arraigaron en el lugar distintas personas y grupos familiares que construyeron formas de habitar ligadas a las condiciones geográficas del lugar. Así, al este del ejido municipal y dentro del valle aluvial del río Paraná, fueron creciendo los asentamientos y surgiendo distintos barrios (ver imagen 1).

Colastiné Sur se ubica a 13 kilómetros hacia el este de la ciudad de Santa Fe, camino a Paraná, sobre lo que hoy se denomina Islas Las Cañas. Es considerado uno de los barrios más antiguos de la ciudad cuyo origen data de aproximadamente 1663 cuando se estableció como sitio del Puerto Obligado. Pero este lugar adquirió un nuevo ordenamiento en torno al trabajo portuario cuando se construyó el Puerto de Colastiné Norte.

Bialet Massé (1904) describió a Colastiné Sur, a principios del siglo XX, como un lugar situado en una vasta isla que se extendía a lo largo de este brazo del Paraná sobre una pradera verde en donde “crece frondoso el naranjo” y “todo género de árbol”. Con “casitas blancas, ranchos y cabañas, de madera y zinc, en calles alineadas (...), a ambos lados de la vía” (1904:60) del Ferrocarril. Sobre la costa del río Colastiné había galpones y casas de material para las oficinas (Rodil; 1994).

Más al norte, se encontraban centenares de ranchos de quinchos de varias formas y dimensiones, sin orden, que prolongaba la población hasta Colastiné Norte, a 3 kilómetros, y luego más dispersa aún en casas y ranchos hasta San José del Rincón, a 7 kilómetros. Las casitas en Colastiné Sur las describió como precarias, realizadas de madera y paja y organizadas sin respetar el orden de damero.

Para 1904, en los Puerto de Colastiné trabajaban alrededor de 1800 estibadores y afines, en su mayoría criollos¹³, que cargaban más de 2000 toneladas diarias de cereales y quebracho (ibidem). Según el censo municipal de 1907, habitaban Colastiné Sur 1941 personas, de los cuales 1599 eran criollos y 830 varones. Sin embargo, la población no era fija porque muchos trabajadores eran “peones golondrinas”, por lo que variaba la cantidad de habitantes de acuerdo al resultado de las cosechas y el nivel del río que posibilitaba -o no- la entrada de barcos al puerto (Bianco y Pereyra; 2017).

Alrededor de los 13 kilómetros que recorrían las vías del tren desde Santa Fe hacia Colastiné Sur se encontraba una multitud de almacenes, tiendas, confiterías, bares y cafés (Bialet Massé; 1904: 61). Estas vías tenían un recorrido paralelo al Riacho Santa Fe, aquel que fue construido desde 1665 “a fuerza de brazo, pierna, pala, pico y hacha” y canalizándose poco a poco con las sucesivas crecientes (Piriz; 2000:3y4). Hasta que funcionó el Puerto de Colastiné Sur era habitual la sirga por estos 7 kilómetros de una “conformación geográfica ondulante, con varias vueltas conocidas como: de la Boca, de la Guardia Nueva, de la Tapera, de la Guardia Vieja, Mala, Andino y del Paraguay”

(ibidem). Es por eso que la Isla en donde hoy se emplazan los barrios La Vuelta del Paraguay y Alto Verde se llama “Sirgadero”.

Las embarcaciones pequeñas -por ejemplo, aquellas que venían de Rincón con producción frutihortícola- ingresaban por el Riacho Santa Fe y hacían parada en los almacenes y bares que se encontraban en estas “vueltas” que hacía el curso de agua, en donde con el tiempo se fueron conformando distintos parajes. Una de las paradas fijas para estas embarcaciones era en la orilla derecha

¹³ En su informe da cuenta del trabajo forzoso, a temperaturas extremas y con salarios bajos a lo que se veían expuestos los estibadores (quienes cargaban los barcos). Si bien los inmigrantes, entre 1887 y 1914, representaban aproximadamente el 30% de la población que habitaba la ciudad de Santa Fe, en su mayoría trabajaban como obreros y empleados del ferrocarril (Bialet Massé; 1904, Gioria; 2009).

del riacho, al sur, en La Vuelta del Paraguay. Su nombre se debe a que en este paraje se hundió un barco, precisamente, de origen paraguayo (Rodil; 1994).

Este barrio, según los registros que recuperó Rodil y lo que describen lxs pobladorxs históricxs que entrevistamos, era “un pajonal”, “un monte isleño”. Alrededor de 5 familias comenzaron a vivir en el lugar a fines del siglo XIX y principios del XX. Estas establecieron “grandes lotes familiares”, que se fueron subdividiendo a medida que lxs hijxs se independizaron y construían sus propias viviendas en el mismo espacio (Zentner, 2016). Estas personas limpiaron, abrieron caminos y gestionaron servicios públicos básicos para producir su vida allí. Trabajaban de la pesca y caza, de la recolección de paja, de la cría de animales, de la recolección de cucharas de agua para la realización de botones y de distintas actividades vinculadas al puerto.

Como ya mencionamos anteriormente, la realización del Nuevo Puerto de Santa Fe entre 1904 y 1910, implicó la intervención de las islas que forman parte del valle aluvial del río Paraná. Muchos cursos de agua (como el Negro, Tacurú y Fray Atanasio), que hasta ese momento sirvieron de entrada a los barcos, se taponaron. Los materiales procedentes del dragado para la realización del Canal de Acceso al Puerto se acumularon sobre el lado este del canal, oficiando de terraplén de dicho canal. Sobre estas tierras, adosadas a la Isla El Sirgadero, se constituyó lo que se conoce como Alto Verde (Gioria: 2009, Fedele; 2011).

Este nombre deriva del color característico de los sauces, ceibos y demás especies que dominaban el terraplén elevado sobre el agua y que se podía contemplar desde la costa Oeste. En 1904, los primeros pobladores fueron beneficiados por un total de 441 lotes ubicados sobre el albardón del Riacho, en calidad de préstamo por ser trabajadores portuarios. Esto con la autorización de la Administración del Puerto, Municipalidad y Catastro de la Provincia. En septiembre de 1910 se reconoció oficialmente al barrio como “Alto Verde” (Albizatti et al; 2016).

Aquí se fue asentando, gradualmente, el personal dedicado a tareas de obra portuaria. Los trabajadores en su mayoría eran provenientes de Corrientes, Entre Ríos y la propia zona, como Colastiné. También fue un lugar donde comenzaron a habitar pescadores y productores frutihortícolas (Gioria; 2009, Albizatti et al; 2016). Las personas que vivían en este lugar, al igual que en La Vuelta del Paraguay, se movilizaban en canoas o lanchas como único medio de transporte para comercializar y trabajar en la ciudad de Santa Fe hasta que en 1962 se inaugura el “Puente Palito”, el primer acceso por tierra a dicho barrio.

4. NUEVA ECUACIÓN: RUTAS, PUENTES Y ALTEOS DE ISLAS (1930/40 A 1970/80)

La crisis mundial de 1929/1930 tuvo un fuerte impacto en la comercialización de las materias primas que se exportaban desde el país: las exportaciones agropecuarias disminuyeron, cayó la producción y el comercio exterior y, como consecuencia, se incrementó enormemente la desocupación. Esta crisis, que marcó la salida del modelo agroexportador, dio inicio a un nuevo modelo de desarrollo, basado en el proceso de industrialización por sustitución de importaciones.

Entre 1943 y 1976, se llevó adelante un proceso de consolidación de las actividades industriales en ciertos sitios de la provincia. En consonancia con las políticas nacionales, a partir de 1943, se produjo la instalación y expansión de talleres de industria liviana destinada al mercado interno con capitales de inversión nacionales. A partir de 1958, la provincia propició la radicación de grandes industrias de capital extranjero, también en línea con las disposiciones nacionales (Simonassi; 2006). En este marco de políticas desarrollistas, entre 1960 y 1970, se hicieron grandes obras de infraestructura en todo el país -como el túnel subfluvial, el viaducto Oroño y la autopista Santa Fe Rosario-. Las mismas eran concebidas como soporte necesario para el desarrollo y modernización del país (Szupiany; 2019).

Frente a la crisis económica y los altos índices de desocupación de los años 30, el Estado en sus distintos niveles propuso como estrategia económica el estímulo de la obra pública relacionada, concretamente, con la construcción de puentes y carreteras pavimentadas y la conservación en buenas condiciones de los caminos de tierra. En consonancia con esto, aumentaron el número de camiones que llevaban cargas al puerto de Santa Fe y creció la ejecución de una red de caminos que vinculó localidades a las cuales el sistema ferroviario no había llegado. Sin embargo, las principales rutas se trazaron de forma paralela a las vías del tren, reproduciendo así la configuración y centralidad geográfica que había sido concebida con la red ferroviaria (Szupiany; 2019).

En este sentido, Szupiany (2019) afirma que este período se caracteriza por la institucionalización de la obra vial en Argentina. Ciertamente, a lo largo del mismo, podemos observar cómo se construyó el

predominio de transporte vial por sobre el ferroviario. El camino pavimentado comenzó a ser sinónimo de “progreso económico y técnico”. De esta manera, la implementación de nueva tecnología de movilidad y transporte asociada al predominio automotriz impulsó transformaciones significativas en los núcleos urbanos existentes y en sus áreas de influencia. Y, particularmente, en los distintos caminos de acceso a las grandes ciudades, como es el caso del acceso este a Santa Fe.

Para 1929, los viajes en barco a vapor y chalanas que transportaban a las personas desde Santa Fe a Paraná fueron reemplazados por un servicio regular de balsas/automóviles. Este cubrió el trayecto de las dos localidades y aumentó su frecuencia con el paso de los años. Ante el incremento del uso de los automóviles, en 1936, se construyó un atracadero en Colastiné que permitió acortar el viaje en balsa (el cual anteriormente se encontraba en la planta urbana). Para realizar este atracadero, se elevó la cota del terreno natural de las islas, dando origen a la Ruta Nacional N°168, la cual conectó La Guardia con Colastiné. En 1952, esta ruta se continuó hacia el este sobre la Isla Berduc hasta un nuevo emplazamiento del atracadero de balsas¹⁴ (Gioria; 2009: 118, Ceirano et al; 2020: 329).

FIGURA V.

Origen de la RN N°. 168 sobre el camino al atracadero de balsas en el Río Colastiné



Fuente: Szupiany; 2019: 230.

La Ruta Nacional N°168 se fue modificando en múltiples ocasiones, sobre todo a partir de los impactos que las diversas crecientes tienen sobre ella. Las obras de construcción del puente sobre el río Colastiné (1957-1967), el Túnel Subfluvial (1962-1969) y la construcción del Viaducto Oroño (1967) fueron complementarias a dicha ruta (Bertuzzi; 2017).

En este sentido, es importante mencionar que, si bien el Puente Colgante posibilitó conectar de forma vial la ciudad hacia el este, el Viaducto Oroño fue el primer enlace específicamente carretero en esta dirección. En esta misma línea, en 1962 comenzaron los trabajos del Túnel Subfluvial que permitió concluir la conexión por tierra entre Santa Fe y Paraná. Con su habilitación en 1969, desapareció el servicio de lanchas entre Santa Fe y Paraná y se mantuvo sólo una balsa utilizada para el cruce de

¹⁴ Simultáneamente se brindaba servicio de lanchas de pasajeros desde el puerto de Santa Fe al de Paraná en 90 minutos. Existían 10 unidades que realizaban este servicio, con una capacidad para transportar entre 70 y 120 pasajeros. Cumplía 34 viajes al día, 17 de cada lado, con salidas simultáneas desde las 6 a las 24 horas. Este servicio se mantuvo hasta la inauguración del Túnel Subfluvial (Gioria; 2009: 188).

camiones que transportaban sustancias inflamables (Gioria, 2009: 120). Esta obra obligó, en 1965, a la continuación de la Ruta 168 sobre las islas hasta dicho Túnel.

En 1966 se desarrolló una crecida del río Paraná que se vio signada en inundación. El volumen de agua que pasó al subsistema Setúbal (Paoli, 2011; Ceirano et al, 2020) se encontró con la barrera que significaba la Ruta Nacional N°168. Por temor a la pérdida de estabilidad del Puente Colgante, debido a la fuerte erosión que sufrió en su margen izquierdo, se decidió la voladura de tramos de esta ruta para permitir el escurrimiento de las aguas. Existen registros que dan cuenta de que los barrios La Guardia y Alto Verde se inundaron en su totalidad (Paoli; 2011:196, Ceirano et al; 2020:329). Lo mismo sucedió en el Barrio Vuelta del Paraguay, lo que se puede reconstruir a partir de las entrevistas realizadas a lxs habitantes más antiguos del barrio, hijxs de lxs primerxs pobladorxs.

Valiente et al (2006) sostuvieron que durante la década del 70 el tramo de acceso este a la planta urbana de Santa Fe, entre la Laguna Setúbal y la Guardia, fue objeto de intervenciones con el fin de crear terrenos para la urbanización en el valle aluvial del río Paraná. Para asentar el Puente Oroño, se realizaron obras de dragado y refulado de la Laguna Setúbal. Esto generó la creación de terrenos antes inexistentes en este valle aluvial, particularmente a la altura del Paraje El Pozo.

Es así que, a partir de 1970, comenzaron a construirse, por un lado, la Ciudad Universitaria de la UNL, en el borde este de la Laguna Setúbal, a la vera de la RN168, frente al barrio La Vuelta del Paraguay. Y, por otro lado, las instalaciones del Centro Regional de Investigaciones y Desarrollo (CERIDE–CONICET). Ambas obras se emprendieron en terrenos cedidos por el municipio que fueron refulados a lo largo del tiempo a medida que fueron avanzando las construcciones (Collado y Calvo; 2005, Valiente et al; 2006).

Entre 1973 y 1975 se comenzó a construir el complejo habitacional El Pozo, en el marco de los planes del Fondo Nacional de la Vivienda (FONAVI). Este fue uno de los tantos barrios que surgieron a partir de la construcción de grandes conjuntos habitacionales sin contar necesariamente con servicios básicos. Gioria (2009) sostuvo que estos conjuntos habitacionales se establecieron como respuestas a la necesidad de reubicar a personas que vivían en vagones y depósitos del ferrocarril y de otras empresas, en la mayoría de los casos, por haber sido afectadas por inundaciones. La construcción del barrio El Pozo implicó el relleno y alteo, mediante el trabajo de dragas ubicadas en la laguna Setúbal de aproximadamente una superficie de 600 por 400 metros. Esto significó una gran intervención al valle aluvial del río Paraná.

En este marco de construcción de la ciudad Universitaria, el CERIDE y el barrio El Pozo, entre 1976 y 1978 se elevó el terraplén de la Ruta Nacional N°.168 entre Santa Fe y La Guardia, y se habilitaron nuevos puentes, a mayor cota, pero con escasas luces¹⁵. En 1977 se produjo nuevamente una crecida signada en inundación que provocó que esta misma ruta que estaba siendo reconstruida, fuera nuevamente afectada, al igual que la Ruta Provincial 1. Otra vez, Alto Verde y La Guardia se inundaron en numerosos sectores¹⁶ (Paoli; 2011; 2020).

La consecuencia sobre la dinámica hídrica de la realización de las infraestructuras desarrolladas en este período se observa, con más claridad, a comienzos del siguiente. La crecida del Río Paraná que se presentó entre diciembre de 1982 y agosto de 1983 devino en inundación. La salida de todo este subsistema se producía por la sección de la Ruta Nacional N°168 entre la planta urbana de Santa Fe y La Guardia donde, en un recorrido de aproximadamente 5 km, se disponía sólo de 300 m. de puente en la sección de la laguna Setúbal (Puente Colgante y Oroño) y 340 m. distribuidos en 6 puentes aliviadores. La diferencia entre los caudales que ingresaban y la capacidad de evacuación por dichos puentes, dio lugar a un embalse, con desniveles, entre aguas arriba y debajo de la dicha ruta, de hasta 70 cm. Esto produjo mayores niveles de inundación aguas arriba y un aumento de las velocidades de paso a través de secciones del Puente Colgante y de los puentes aliviadores (Paoli; 2004, 2011, Paoli et al; 2020).

La gran concentración de flujo de agua en el Puente Colgante, favorecida por el relleno del barrio El Pozo, dio lugar a velocidades altamente erosivas que destruyeron la costanera santafesina y provocaron el derrumbe de dicho puente. Lo mismo sucedió en el tramo de los puentes aliviadores. Con esta caída se destruyó también la cañería de provisión de agua a la planta de tratamiento de Santa Fe y parcialmente el conducto de la cloaca máxima. Por otro lado, la defensa de los barrios de viviendas del Pozo, Alto

¹⁵En referencia a la distancia que existe entre apoyos de una construcción.

¹⁶ Por las características del lugar, se estima que también La Vuelta del Paraguay se inundó en este momento a pesar que no he encontrado registro de ello.

Verde y La Guardia fueron superadas (Paoli; 2011, Paoli et al; 2020). Y los barrios La Vuelta del Paraguayo y Colastiné Sur también se inundaron.

De esta manera vemos cómo los 25 km de la Ruta Nacional N°168 construidos a lo largo de este período sobre las islas del valle de inundación del río Paraná, formaron (y forman) un dique de contención, por correr perpendicular a la circulación de las aguas. Parte de estos terrenos, como señalamos, fueron ocupados por la ciudad Universitaria, el Barrio el Pozo, el CERIDE lo que demandó el relleno de una extensa superficie de bañados de la laguna Setúbal. Para evitar los procesos erosivos de las aguas se construyendo aliviadores sin un cauce lo suficientemente profundo que permitiera, fácilmente, el desagüe de la laguna, provocando en las crecientes, una fuerte presión sobre las obras existentes e inundaciones de los barrios isleños (Gioria; 2009, Bertuzzi; 2015). Así, la inundación se convirtió en un problema urbano en estrecha relación con el modo en que se ha ido ocupando el valle de inundación del río con obras de infraestructuras que bloquearon el escurrimiento del agua (Rausch; 2010).

FIGURA VI.
Intervenciones sobre el territorio isleño entre 1930-1980



Fuente: Elaboración propia.

En búsqueda de la creación de terrenos aptos para la urbanización, a los que hicimos recientemente referencia al recuperar a Valiente et al (2006), se establecieron reglamentos, disposiciones y proyectos desde el municipio. El Plan Director de la Ciudad de Santa Fe, aprobado en 1980 por la Ordenanza Municipal N.º 7871, planteó como idea central el control de la expansión de la ciudad hacia el Norte y su proyección al Este, hacia las islas. Esto oficializó lo que venía sucediendo años anteriores: la instalación de casas quintas y proyectos para fines turísticos. Siguiendo a Rausch (2010), este Plan estableció ciertas cuestiones que tuvieron continuidad en la actualidad, como fue la ocupación del albardón costero perteneciente al valle aluvial del río Paraná y la reubicación de las instalaciones portuarias.

En este contexto de la proyección de expansión hacia el este, del desarrollo de nueva infraestructura vial y de nuevas tierras “ganadas” a la Laguna, la Isla el Sirgadero comenzó a tener mayor valor económico. Durante la década de 1970, podemos observar la mensura de las islas aledañas a la Ruta 168. Esto implicó que distintas personas alcanzaron la categoría de “propietarios legales”, comprando porcentajes indivisos de las tierras a bajo costo, en las cuales se asentaban los barrios isleños desde inicio de siglo (Priano, Juan Antonio y Tribu Isleña Los Tobas y otros s/ medidas preparatorias; 2007). Así como el Estado cedió tierras en el valle aluvial del río Paraná a distintas entidades públicas -como la UNL y CONICET- también lo hizo a privados.

A partir de las entrevistas realizadas podemos recuperar que, para este momento, en algunos barrios isleños, las personas comenzaron a pagar por las tierras en las que ellas y sus antepasados vivían. Sin embargo, sólo contaron -y en algunos pocos casos- con un recibo que no poseía validez legal como título de propiedad. A la par empezaron a autogestionarse el acceso al agua, caminos, alumbrado, defensas.

Al mismo tiempo, se crearon instituciones como escuelas primarias, iglesias, vecinales, clubes. Todo esto también fue haciendo a la construcción y modificación del territorio isleño,

Además, lxs pobladorxs se organizaron, a través de las distintas vecinales -de Alto Verde, La Vuelta del Paraguay, La Guardia y Colastiné, Arroyo Leyes- para afrontar los problemas comunes a todo lo que llamaron “la costa”. Exigieron al Estado el reconocimiento de la propiedad de quienes habitaban el lugar, la provisión de servicios básicos como agua potable, la atención primaria de la salud, la realización de destacamentos policiales, de obras para prevenir las inundaciones e incluso la autonomía comunal para Arroyo Leyes y Rincón (Diario El Litoral; 12.05.1971).

En este punto es importante marcar que en este período la situación laboral de la población isleña se vio comprometida y reconfigurada. Durante el Gobierno de Arturo Frondizi (1958-1962), se apostó a la radicación de capitales extranjeros para poder llevar adelante una reforma estructural de la industria e infraestructura en pos del “desarrollo nacional”. Así empezaron a instalarse en Argentina industrias extranjeras en sectores específicos: petroquímica, metalúrgica y automotriz (Szupiany; 2019). El sur provincial protagonizó en este período el proceso más dinámico de expansión industrial, lo que implicó cambios en el transporte y la infraestructura. Entre 1972 y 1976 el gobierno Nacional se encargó de realizar obras acordes a los cambios en la tecnología marítima aparejados a los buques de gran porte y contenedores. Al ser el cordón industrial de Rosario el principal destinatario de dichas inversiones, a principios de la década de 1970, su Puerto -ya reestructurado- adquirió mayor relevancia en lo referido a las exportaciones (Pasquali; 2006).

Esto generó un proceso de declinación del puerto local¹⁷. A comienzos de los 70 la mayor parte de estas instalaciones portuarias no estaban adaptadas a las exigencias técnicas del sistema portuario internacional. El problema principal era el mantenimiento y profundización del dragado para asegurar la navegación de los grandes barcos¹⁸. A esto se sumó, el predominio que comenzó a adquirir el transporte automotor por sobre el fluvial y ferroviario para el traslado de carga (Gioria; 2009). Así las disposiciones gubernamentales, que direccionaron la reestructuración de ciertos puertos en detrimento de otros, acompañaron este cambio más general en el modelo de transporte (Szupiany; 2019).

Este proceso de declinación del puerto de Santa Fe impactó fuertemente en los barrios isleños ya que muchas personas que allí vivían trabajaban en actividades asociadas al puerto y astilleros. Las entrevistas realizadas nos permiten afirmar que en este contexto comenzó a crecer la cantidad de población isleña empleada en el sector público, en las actividades de construcción -como, por ejemplo, de las obras de las infraestructuras que se hicieron en el lugar: la Ruta, la Ciudad Universitaria y el CERIDE- y en los trabajos asociados al cuidado y a las tareas denominadas “domésticas”. A partir del relato oral, podemos observar también como, por los cambios en las formas productivas y el avance tecnológico, actividades como la caza y recolección de paja fueron mermando. Mientras que la pesca, que se realizaba en las proximidades de sus viviendas, continuó siendo una actividad importante de subsistencia básicamente para el consumo familiar.

5. REFLEXIONES FINALES:

A lo largo de este trabajo, observamos la manera en que las infraestructuras, las inundaciones y la producción de la vida fueron atravesando, histórica y espacialmente, la construcción del territorio isleño del municipio de Santa Fe.

En el marco de una economía colonial, la ciudad en general y su territorio isleño en particular fue considerado un sitio estratégico para la circulación hacia el Océano Atlántico de los productos extraídos del Alto Perú y de Asunción. En este sentido, Santa Fe se fue construyendo en torno a la infraestructura comercial y de comunicación que exigían los propósitos de su fundación; al mismo tiempo, que fue adquiriendo un orden en torno a ciertas infraestructuras necesarias para la vida de la población que se

¹⁷ Esto a pesar de que previamente, en 1952, la Junta Reguladora de Granos se impulsó la construcción de elevadores de granos por parte de empresas privadas por lo que se construyó en el puerto local un elevador terminal con 72 silos y 51 entre silos con capacidad de almacenar 48.000 toneladas de granos, con una playa de estacionamiento con capacidad para 300 camiones. También se adquirieron una balanza de recepción, secadoras, limpiadoras y despuntadoras de granos.

¹⁸ En 1978 la decisión del gobierno dictatorial de anular la ley que establecía un calado de 30 pies en el Río Paraná hasta el puerto de Santa Fe -lo que incluía los 7 kilómetros del canal de acceso- generó serios inconvenientes para la navegación de buques ultramarinos. Sumado a ello, la crecida del Río Paraná de 1982 y 1983 acarreó mayores cantidades de sedimentos que formaron extensos bancos de arena lo que provocó que diversos buques quedaran varados en el canal de acceso. Esto impactó fuertemente en la rentabilidad de los operadores de granos que al tiempo paralizaron su actividad en el lugar (Gioria; 2009).

asentó allí. Precisamente, las obras realizadas para evitar inundaciones, obtener agua potable y consolidar un Puerto de “paso obligado”, entre otras, fueron posibles por el incipiente avance y modificación de los cursos naturales de ríos y lagunas que eran parte del valle aluvial del río Paraná.

Con la conformación como país, el proyecto de inserción de la economía argentina en las redes económico-comerciales del capitalismo global estuvo fuertemente anclado al impulso de las obras de infraestructuras ferroviarias y portuarias para el traslado de la producción agrícola y ganadera hacia los mercados internacionales. Frente a este nuevo contexto, Santa Fe volvió a tener un rol nuevamente estratégico. Fue así que su territorio isleño fue tomando un nuevo orden en relación al núcleo ferropuerto integrado desde 1886 por el Ferrocarril a las Colonias de la provincia de Santa Fe y el Puerto Colastiné y, posteriormente, al Puerto de Santa Fe. Esto implicó, por un lado, la realización de grandes obras de infraestructuras que modificaron aún más las islas y cursos de aguas. Y por el otro, la formación de barrios en donde se asentaron quienes trabajaban en torno a la actividad portuaria. Las intervenciones realizadas sobre las islas y las nuevas infraestructuras en sí, incidieron fuertemente en el libre escurrimiento de las aguas en momentos de crecidas del río (Ceirano et al; 2020). Por tal motivo, la traza férrea, los puertos, rutas y puentes se asociaron a la realización de obras de defensas. Tanto para evitar que la planta urbana se inunde como para dar uso permanente a las infraestructuras más allá del momento en que el que se encontrara el río -en crecida o en bajante-.

Durante 1930 y 1970/80, dimos cuenta de la profundización de la ocupación del valle aluvial del río Paraná con el impulso de las obras de infraestructura vial. Esto, como dan cuenta los relevamientos históricos de las crecidas y los estudios sobre las dinámicas fluviales (Ceirano et al; 2020), pusieron más barreras al normal escurrimiento de las aguas y provocaron mayor recurrencia de inundaciones de barrios isleños. Al mismo tiempo, esta ocupación, asociada a la consolidación de la Ruta Nacional N° 168, generó el comienzo de la compra y venta de las tierras en las que vivían personas desde inicio de siglo. Mientras que las tierras de islas comenzaron a adquirir mayor valor económico, las personas que produjeron y reprodujeron su vida en el lugar se organizaron para mejorar sus condiciones de vida y gestionar la provisión de servicios. Para finales del período observamos el declive del puerto local a partir de la relevancia que adquieren los puertos de Rosario para la salida de las exportaciones de la provincia de Santa Fe y de las provincias cercanas. Esto generó el desempleo y el cambio de la actividad laboral de gran parte de la población isleña.

Como afirmamos al inicio, entendemos que esta reconstrucción socio histórica y espacial resulta indispensable para comprender las actuales disputas territoriales en y por el territorio isleño en torno a los proyectos de mega obras de infraestructura en el lugar, las imposiciones de relocalización de la población, el avance del desarrollo inmobiliario y las inundaciones.

En primer lugar, podemos observar que a lo largo del tiempo se fue interviniendo sobre el valle aluvial del río Paraná en pos de las demandas económicas y comerciales globales. Estas intervenciones lejos de implicar una convivencia y respeto con el lugar, provocaron impactos negativos sobre el mismo, los que incluso se tradujeron en mayor recurrencia de inundaciones para la población. Estas serán percibidas como un problema social muy relevante para el municipio, sobre todo desde principios del siglo XXI (Crovella; 2011, Bordas; 2012).

En segundo lugar, a lo largo de los tres momentos observamos como el desarrollo de la ingeniería del transporte en pos de la eficiencia y la rentabilidad empresarial y comercial, impulsó la realización de infraestructuras -vial, ferroviaria y portuaria- que generaron la ocupación de tierras que anteriormente eran consideradas “ociosas”. En este sentido, advertimos qué, a lo largo del tiempo analizado, el territorio isleño va adquiriendo mayor valorización económica en la medida que se fueron realizando dichas obras. Así, a partir de 1970 podemos percibir la profundización del binomio “obras de infraestructura y la especulación inmobiliaria” sobre las islas.

Por último, la población que fue creando los actuales barrios isleños, produjo y reprodujo su vida en relación con las condiciones físicas del lugar. Pero, al mismo tiempo, en torno a la realización y funcionamiento de las distintas infraestructuras realizadas. Estos barrios son centenarios y sus habitantes han ido adaptando su vida a las condiciones laborales cambiantes. Desde comienzos de siglo, estos barrios isleños comenzaron a sufrir amenazas de desalojo y relocalización por encontrarse en una zona denominada como “de riesgo hídrico” y a organizarse para resistir a los mismos (Crovella y Acebal; 2018, Acebal; 2023).

Es así, que podemos decir que las inundaciones, las infraestructuras y producción y reproducción de la vida, continúan siendo las problemáticas presentes y constitutivas de los conflictos en y por el territorio isleño del municipio de Santa Fe.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Acebal, A. (2023). *Disputas en y por el territorio isleño del municipio de Santa Fe. El conflicto en torno a las mega obras de infraestructura extractivista y la infraestructura para la vida (2007-2019)*. Tesis Inédita Doctoral. Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales. Universidad Nacional del Litoral.
- Albizzati F., Dalmolin A., Notta M., Vastos R. (2016). *Derecho a la Ciudad en contextos vulnerables. Estrategias de integración y revalorización del barrio Alto Verde*. Tesis de grado de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional del Litoral
- Álvarez, Á. (2019). *La Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana. Estudio del eje Hidrovía Paraguay-Paraná a partir del proyecto de reconversión del Puerto de Santa Fe*. Tesis doctoral. Facultad de Humanidades y Ciencias Económicas. Universidad Nacional de La Plata.
- Álvarez, Á. y Acebal, A. (2021). Corredor bioceánico Porto Alegre - Santa Fe - Coquimbo. Geopolítica, infraestructura y conflictos territoriales en la Región Centro de Argentina . Dossier Geopolítica y Bienes Comunes. *Revista OLAC del Instituto de Estudios de América Latina y El Caribe de la UBA*. pp. 2-22. Disponible en: <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/observatoriolatinoamericano/article/view/6876>.
- Cámara de Diputados de la Provincia, Diario El Litoral, Ente Administrador del Puerto de Santa Fe (2003). *Santa Fe, primera ciudad puerto de Argentina*. Edición BCSF. Disponible en: <https://www.bcsf.com.ar/publicaciones-institucionales.php>.
- Barreda, A. (2005); Geopolítica, recursos estratégicos y multinacionales , México. Documento digital disponible en: <http://www.revistapueblos.org/old/spip.php?article311>.
- BCSF (2003). *Reconversión del puerto. Una estación fluviomarítima regional para el siglo 21. Centro de Estudios y Servicios BCSF*. Disponible en: <https://www.bcsf.com.ar/ces/index.php>. Última consulta: 02/08/2022.
- Bertuzzi M.L. (2015). *Marcas en el paisaje. Permanencias y ausencias como pautas de interpretación del territorio ribereño. Tramo La Guardia – San Javier* . Tesis Doctoral. Doctorado en Urbanismo Departamento de Urbanismo – Universidad Politécnica de Catalunya / Barcelona.
- Bertuzzi, M.L. (2017) El rol de las infraestructuras en la construcción histórica del paisaje ribereño del río Paraná. Tramo La Guardia – San Javier . *Registros. Vol. 13*. pp. 55-76. ISSN 2250-8112. Disponible en: <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/124>
- Bertuzzi M.L. y Melhem M. (2011) Normativa urbana y territorial en el área metropolitana Santa Fe-Paraná . En Soijet, M *Agenda metropolitana. Santa Fe-Paraná*. Ediciones UNL. Santa Fe.
- Bialet Massé, J. (1904). *Informe sobre el estado de las clases obreras en el interior de la República Argentina. Vol. 1*. Imprenta y Casa Editora Adolfo Grau. Buenos Aires.
- Bianco D. y Pereyra, A. (2017). Los obreros portuarios de Colastiné: formas de acción colectiva, organización y constitución como clase social, 1902-1910 . En Vega, N. (Comp.) *Lugares de lo colectivo en la historia local: asociaciones, trabajadores y estudiantes en la zona santafesina*. María Muratore Ediciones. Santa Fe. p.p 49-74.
- Blanc, C. (2016). *De los Silos al Hotel. Análisis de las relaciones entre el Estado y los agentes económicos dominantes en el proceso de transformación del espacio del puerto de Santa Fe*. Tesina Inédita de Grado. Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales. Universidad Nacional del Litoral.

- Bordas, J. (2012) *Las políticas urbanas en y de la inundación en Santa Fe del año 2003. Continuidades y Transformaciones*. Tesis de Grado Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Universidad Nacional del Litoral.
- Ceirano E., Paoli C. y Schreider M. (2020). Las inundaciones en el área de santa fe. Interpretación de sus efectos y simulación de los subsistemas Leyes Setúbal y Ruta Nacional 168-Alto Verde. En Amsler, A [et al.]. *El río Paraná en su tramo medio: contribución al conocimiento hidrológico, geomorfológico y sedimentológico. Tomo 2*. 2da ed. Ampliada. pp 320-391. Ediciones UNL. Libro digital. ISBN 978-987-749-267-5. Santa Fe. Disponible en: <https://www.unl.edu.ar/editorial/index.php?act=showPublicacion&id=278>.
- Cervera, M. (1907). *Historia de la ciudad y provincia de Santa Fe 1573–1853*. Librería, imprenta y encuadernación La Unión de Ramón Ibáñez. Santa Fe.
- Collado A. y Calvo J.M (2005). Santa Fe. Fundación, traslado y modernización . En Bertuzzi, M.L y Arroyo, J (Comp) *Ciudad y Urbanización. Problemas y potencialidades*. Ediciones UNL. Santa Fe.
- Collado, A., Bertuzzi M.L. y Barco, M.V (2019). *Atlas histórico de la ciudad de Santa Fe (1887 – 1945)*. Ediciones UNL. Santa Fe. Disponible en: <https://bibliotecavirtual.unl.edu.ar:8443/handle/11185/5185>
- Crovella F. (2011). ¿Lugares en emergencia o espacios emergentes? Contra-dicciones del territorio La Tablada de la ciudad de Santa Fe luego de las inundaciones del año 2003 . En Núñez y Ciuffolini (Comp.) *Política y territorialidad en tres ciudades argentinas*. Editorial El Colectivo. Buenos Aires.
- Crovella, F. y Acebal, A. (2018). Inundaciones recurrentes, territorialidades emergentes y desalojos latentes. Conflictos del habitar en el barrio La Vuelta del Paraguayo de la ciudad de Santa Fe a principios del siglo XXI . *Cuaderno Urbano* Vol.25, N°25. pp 51-72. Disponible en: <https://revistas.unne.edu.ar/index.php/crn/article/view/3511/3161>
- Fedele J. (2011). *Puerto de Santa Fe. Paisajes de una continua construcción*. Ediciones UNL. Santa Fe.
- Fedele, J. y Ucedo, J. (2012). Proyecto urbano y fragmentación de la ciudad: el caso de los terrenos ferro-portuarios en Santa Fe. *Cuaderno Urbano*. Volumen 12 N° 12. Disponible en: <https://revistas.unne.edu.ar/index.php/crn/article/view/558>
- Federici, S. (2013) *Revolución punto cero. Trabajo doméstico, reproducción y luchas feministas*. Traficantes de Sueños. Madrid.
- Gioria, B. (2009) *La construcción del espacio geográfico de la ciudad de Santa Fe 1573 - 2007*. Espacio Santafesino, Gobierno de Santa Fe – Instituto Superior N.º 12.
- Gutiérrez Aguilar, R (2017). *Horizontes comunitario-populares. Producción de lo común más allá de las políticas estado-céntricas*. Traficantes de Sueños. Madrid.
- Harvey, D. (2005); El nuevo imperialismo: acumulación por desposesión . En El nuevo desafío imperial. Panitch y Layes (Edit). *Socialist Register*, CLACSO, Buenos Aires.
- Lattuada M, Nogueira M.E, Porstmann JC. y Urcola M. (2019). *Santa Fe: territorio y desarrollo: un estudio de trayectorias regionales asimétricas*. Editorial Teseo – UAI. Colección UAI Investigación. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. ISBN 978-987-723-208-0
- Luxemburgo, R. (1967). *La acumulación del capital*. Editorial Grijalbo. México.
- Mandrini, R. (2008). *La Argentina Aborigen. De los primeros pobladores a 1910*. Siglo Veintiuno Editores. Buenos Aires.
- Marradi A., Archenti N. y Piovani J. (2007). *Metodología de las Ciencias Sociales*. Emecé. Buenos Aires.

- Marx, K. (2004). *El Capital*. Siglo XXI. Buenos Aires
- Merlinski, G. (2008). Agregando valor a los estudios de caso: reflexiones desde la trastienda de la investigación. En *I Encuentro Latinoamericano de Metodología de las Ciencias Sociales: Cambios y continuidades sociales y políticas en Argentina y la región en las últimas décadas. Desafíos para el conocimiento social*. La Plata, 10, 11 y 12 de diciembre. Disponible en: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/109315>.
- Paoli, C. y Malinow, G. (2010). *Criterios para la determinación de crecidas de diseño en sistemas climáticos cambiantes*. Ediciones UNL. Santa Fe.
- Paoli, C., Iriondo M. y García N. (2020). Características de las cuencas de aporte . En Amsler, M. *El río Paraná en su tramo medio: contribución al conocimiento hidrológico, geomorfológico y sedimentológico. Tomo 1*. 2da ed. Ampliada. Ediciones UNL. Libro digital. ISBN 978-987-749-267-5. Santa Fe. Disponible en: <https://www.unl.edu.ar/editorial/index.php?act=showPublicacion&id=278>
- Pasquali, L. (2006). La provincia en conflicto: transformaciones económicas, fracaso político y resistencia social 1966 - 1976 . En Videla (Coord.) *El siglo veinte: Problemas sociales, políticas de Estado y economías regionales. Nueva Historia de Santa Fe*. Prohistoria Ediciones y Diario La Capital. Rosario.
- Piriz J. (2000). Corte de la Vuelta del Paraguay (río Santa Fe), primer dragado mecanizado realizado en la jurisdicción del Paraná Medio. Año 1900.. Boletín Colegio de Profesionales de la Agrimensura de la Provincia de Santa Fe N°33. Separata 28. Mayo a junio. Santa Fe
- Pistone, C. (1983). El río en la historia de la ciudad de Santa Fe . Separata de la *Revista N° 54 de la Junta Provincial de Estudios Históricos de Santa Fe*. pp. 59-89.
- Porto Gonçalves, C. (2001). *Geo- grafías: Movimientos sociales, nuevas territorialidades y sustentabilidad*. Editorial Siglo XXI. México.
- Porto Gonçalves, C. (2008). De Saberes y de Territorios - diversidad y emancipación a partir de la experiencia latino-americana . En Ceceña, E *De los saberes de la emancipación y de la dominación*. CLACSO, Buenos Aires. Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20100817091913/saberes.pdf>.
- Rausch, G (2008). Una historia periférica. El proceso de urbanización en el valle aluvial santafesino . *Revista Polis N.º 10*. pp. 86-95. Disponible en: <https://bibliotecavirtual.unl.edu.ar/publicaciones/index.php/POLIS/article/view/384/478>
- Rausch, G. (2010). El Plan del 80 en Santa Fe: Regionalización tardía ante una suburbanización inminente. *Cuaderno Urbano. VOL.9 - N.º 9*. pp. 111-129. Disponible en: <https://revistas.unne.edu.ar/index.php/crn/article/view/877/761>.
- Rausch, G (2011). Puerto Colastiné y Ferrocarril Santa Fe: La construcción de una territorialidad de explotación. *Cuaderno Urbano. Vol. 11. N.º 11*. pp. 7-26. Disponible en: <https://revistas.unne.edu.ar/index.php/crn/article/view/565/497>.
- Rodil, M. (1994). *Puerto perdido*. Centro de publicaciones UNL. Santa Fe.
- Roze, J. (2003). *Inundaciones recurrentes*. Ediciones Al Margen. La Plata
- Santos, M (2000). *La Naturaleza del Espacio*. Editorial Ariel, Barcelona.
- Simonassi, S (2006) Perfil industrial y dinámica social en la provincia de Santa Fe 1943 - 1976 . En Águila (Coord.) *De los cordones industriales a la integración del eje Mercosur (1940 - 2005)*. Nueva Historia de Santa Fe. Prohistoria ediciones y Diario La Capital. Rosario.

- Szupiany, E. (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. UNR Editora. Rosario. Disponible en: <https://rephip.unr.edu.ar/handle/2133/15850>.
- Valiente D., Poretti J. y Bonino C. (2006). Del territorio al sitio: la expansión de Santa Fe sobre el valle fluvial. Ponencia presentada en la *6ta Bienal del coloquio de transformaciones territoriales. Escenarios Prospectivos acerca del desarrollo del territorio: Una reflexión estratégica* - AUGM - UNL. Disponible en: <http://www.augm-cadr.org.ar/archivos/6to-coloquio/pdf/01%2009.pdf>
- Vittori, G. (2017). *Santa Fe, ciudad de agua en un cruce de caminos*. Bolsa de Comercio de Santa Fe. Santa Fe. Disponible en: <https://www.bcsf.com.ar/publicaciones-institucionales.php>.
- Zentner, T (2016). *La construcción del territorio. Experiencias, producción y apropiación del espacio de los sectores populares en Santa Fe*. Tesina Inédita de Grado. Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales. Universidad Nacional del Litoral.