Geografía de Santa Fe

Transformaciones recientes del territorio provincial

Oscar Lossio · Gustavo Peretti
Compiladores

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL LITORAL

Geografía de Santa Fe
Transformaciones recientes del territorio provincial

Oscar Lossio y Gustavo Peretti
Compiladores

María Mercedes Cardoso
Carina Davies
Mariela Demarchi
Norma Finelli
Javier Gómez
Oscar Lossio
Gustavo Peretti

COLECCIÓN
CIENCIA Y TECNOLOGÍA

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL LITORAL

Rector Enrique Mammarella
Secretario de Planeamiento Institucional y Académico Miguel Irigoyen
Directora Ediciones UNL Ivana Tosti
Decana Facultad de Humanidades y Ciencias Laura Tarabella

. . . . . .
Geografía de Santa Fe :
transformaciones recientes del
territorio provincial / Oscar Lossio ...
[et ál.] ; compilado por Oscar Lossio ;
Gustavo Peretti ; prólogo de
María Luisa D'angelo. - 1a ed. -
Santa Fe : Ediciones UNL, 2020.
Libro digital, PDF - (Ciencia y Tecnología)

Archivo Digital: descarga y online
ISBN 978-987-749-174-6

1. Geografía Argentina. 2. Política de
Ordenamiento del Territorio. 3. Santa Fe.
I. Lossio, Oscar. II. Lossio, Oscar, comp.
III. Peretti, Gustavo, comp. IV. D'angelo,
María Luisa, prolog.
CDD 982.24
. . . . . .

© María Mercedes Cardoso, Carina Davies,
Mariela Demarchi, Norma Finelli, Javier
Gómez, Oscar Lossio, Gustavo Peretti, 2020.
© de la Prologuista, Ma. Luisa D'Angelo, 2020.

© edicionesUNL, 2020

Consejo Asesor
Colección Ciencia y Tecnología
Ana Canal
Daniel Comba
Mónica Osella
Luis Quevedo
Gustavo Ribero
Ivana Tosti

Coordinación editorial
María Alejandra Sedrán
Coordinación diseño
Alina Hill
Corrección
Lucía Bergamasco
Diagramación de interiores y tapa
Verónica Rainaudo

—
editorial@unl.edu.ar
www.unl.edu.ar/editorial

CC BY NC ND

La presente publicación es una oportunidad para reconocer a todos los docentes que durante la historia del Departamento de Geografía de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la UNL se abocaron a la investigación y a la enseñanza de temáticas territoriales de la provincia de Santa Fe. Sus valiosas contribuciones, siempre presentes, nos orientan y alientan a continuar con la construcción y divulgación de conocimientos. Dedicamos especialmente esta obra a la profesora María Luisa D'Angelo. Subrayamos su destacada labor en la investigación, en la extensión, como también en la formación de profesores y licenciados en geografía durante más de tres décadas.

Índice

Prólogo / **8**
María Luisa D'Angelo
Introducción / **11**

Capítulo 1. Transformaciones en las actividades agropecuarias en el distrito Matilde en el período 1990–2010. Una investigación desde la Geografía constructivista
Oscar Lossio
1. Introducción / **13**
2. La Geografía constructivista: marco teórico y metodológico de la investigación / **15**
3. La reestructuración capitalista y las transformaciones en la actividad agropecuaria en la región pampeana desde los años 90 / **17**
4. Acerca del perfil de los productores entrevistados / **19**
5. Los inicios de la actividad tambera en Matilde y su imagen de tradición familiar / **21**
6. El proceso de disminución del número de tambos / **26**
7. Acerca de la agriculturización y la sojización en el distrito / **30**
8. Reflexiones finales / **35**
Referencias bibliográficas / **37**

Capítulo 2. La migración boliviana al cinturón hortícola santafesino: aportes teóricos–conceptuales para su análisis socioespacial
Mariela Demarchi
1.Introducción / **38**
2. El espacio geográfico: breve revisión acerca del concepto / **39**
3. Las redes sociales / **44**
3.1. Una teoría que permite explicar la perdurabilidad de los movimientos migratorios en el tiempo y desde y hacia un lugar específico / **44**
3.2. La comunidad boliviana en el cinturón hortícola santafesino: la dimensión espacial de las migraciones / **50**
4. Consideraciones finales / **53**
Referencias bibliográficas / **55**

Capítulo 3. El fenómeno de la contraurbanización: perspectiva teórica y estudio de caso en el área metropolitana de Santa Fe

María Mercedes Cardoso

1. Introducción / **57**
2. La crisis urbana mundial / **59**
2.1. Declive urbano: ¿hacia una desconcentración concentrada? / **60**
2.2. La contraurbanización y sus diferencias respecto a la suburbanización / **63**
3. Teorías del cambio en la relación campo–ciudad / **65**
3.1. El continuum rural–urbano y la urbanización del campo / **66**
3.2. El modelo cíclico de cambio social rural de Lewis y Maund / **67**
3.3. Teoría de la ruptura con el pasado. Contraurbanización / **68**
3.4. El Spillover o derramamiento urbano / **69**
3.5. Modelos de evolución de las áreas urbanas o ciclos espaciales / **69**
3.6. La perspectiva rural de la contraurbanización / **70**
4. Críticas a la teoría de la contraurbanización y estudios que la avalan (antecedentes) / **71**
5. Contraurbanización en el área metropolitana de Santa Fe ampliada / **72**
6. Conclusiones / **77**

Referencias bibliográficas / **78**

Capítulo 4. Distribución poblacional y urbanización en la provincia de Santa Fe. Período 1895/2010

Javier Gómez y Gustavo Peretti

1. Introducción / **80**
2. Aspectos generales de la dinámica demográfica reciente / **81**
3. El sistema de asentamientos de Santa Fe: manifestaciones regionales diferenciales / **83**
3.1 La localidad como elemento constitutivo del sistema de asentamientos de población agrupada: algunas consideraciones teóricas y metodológicas / **85**
3.2 Los cambios en el sistema de asentamientos de Santa Fe / **87**
3.2.1 El sistema de localidades santafesino. ¿Hacia un proceso de desconcentración de la población? / **91**
4. Conclusiones / **93**

Referencias bibliográficas / **95**

Capítulo 5. Ciudades intermedias y desarrollo territorial. Una mirada hacia la provincia de Santa Fe

Carina Davies

1. Introducción / **96**
2. Ciudad intermedia como elemento para el desarrollo territorial / **97**
3. Reconsiderando el concepto de ciudad intermedia en contextos más próximos / **100**
3.1 Aproximación al escenario argentino y santafesino / **100**
3.2 Analizando el rol de las localidades de Reconquista y Venado Tuerto / **102**
4. Reflexiones finales / **107**

Referencias bibliográficas / **109**

Capítulo 6. Procesos de transformación en el sector del puerto de la ciudad de Santa Fe de la Vera Cruz. ¿Un nuevo espacio público?
Norma Finelli y María Mercedes Cardoso
1. Introducción / **111**
2. Emplazamiento, importancia histórica y decadencia de la actividad portuaria / **112**
3. La zona portuaria en la actualidad. Procesos involucrados en las transformaciones / **116**
3.1 Rehabilitación, reconversión y marketing urbano / **120**
4. El problema de la pérdida del espacio público / **123**
5. Conclusiones / **127**
Referencias bibliográficas / **129**

Sobre los autores / 130

Capítulo 6. Procesos de transformación en el sector del puerto de la ciudad de Santa Fe de la Vera Cruz. ¿Un nuevo espacio público?

Norma Finelli
María Mercedes Cardoso

1. Introducción

La ciudad de Santa Fe de la Vera Cruz, estuvo siempre vinculada a la actividad portuaria. Su fundación tenía como objetivo concreto ser un punto intermedio entre Asunción y Buenos Aires, la idea de una ciudad en el cruce de caminos, de una ciudad de encrucijada, con la pretensión de transformarse en el único puerto de salida y comunicación directa con Europa.

El área urbana que ocupaba el antiguo Puerto de Santa Fe, tan pujante y dinámico a principios del siglo xx, tras atravesar un período de decadencia, abandono y deterioro, comenzó a vivir un proceso de transformación profunda (Finelli, 2008). Se trata de fenómenos de reconversión y rehabilitación urbana.

Con la reforma del Estado en la década del 90, se produce una refuncionalización, recuperación, cambios en el uso de edificios obsoletos en estado de abandono. Los cientistas sociales denominan a este proceso como «mutaciones urbanas», alteración en su aspecto y finalidad del espacio construido, lo

cual origina un cambio en la morfología urbana. Diferentes agentes intervienen en estas transformaciones. Desde la geografía de Santa Fe, estos procesos cobran relevancia debido a la complejidad del fenómeno y las modificaciones observadas tanto en el área portuaria de la ciudad capital de la provincia, como en espacios ocupados por el ferrocarril. Semejantes dinámicas se identifican en Rosario y otras ciudades que históricamente desempeñaron funciones portuarias o ferroviarias.

Estos espacios emergen como otros lugares, con un contenido distinto y funciones diferentes a las históricamente asignadas: educativas, recreativas, de ocio, de circulación.

En este capítulo, se abordará el estudio del Puerto de Santa Fe, desde su momento de auge y esplendor como puerto de ultramar, su progresiva decadencia, hasta el momento actual, haciendo especial hincapié en las transformaciones suscitadas a partir de los '90. A partir de proyectos de inversión privada, mega–obras de infraestructura inicia el período de privatización de un espacio público que tanto progreso imprimió a la ciudad de Santa Fe y la región.

Fenómenos tanto mundiales como locales o regionales son las fuerzas que motorizan los procesos de interés. Desde la perspectiva de la Geografía Urbana se identifican los conceptos de reconversión, rehabilitación y marketing urbano, asociados a las funciones de ocio y esparcimiento que tiene como trasfondo el ascenso del turismo y la oferta de espacios de cultura y entretenimiento como actividades inyectoras de recursos económicos.

2. Emplazamiento, importancia histórica y decadencia de la actividad portuaria

El Puerto de Santa Fe se sitúa en el corazón de la hidrovía Paraguay–Paraná. Es, aguas arriba, el último puerto de ultramar apto para operaciones con buques oceánicos. Su ubicación estratégica lo convierte en el eslabón adecuado para unir los nodos de transportes (terrestre–fluvial–oceánico), permitiendo el desarrollo de operaciones de cabotaje nacional e internacional y marítimas internacionales, para diversos tipos de cargas, desde y hacia su hinterland integrado por las regiones Centro, Noroeste y Noreste de la República Argentina. Su posición privilegiada lo perfila geográficamente como el centro obligado de transferencias de cargas desde y hacia los países situados en la hidrovía. Se accede desde el Océano Atlántico por la ruta denominada «río Paraná de las Palmas», conformada por el Río de la Plata (canal de acceso al Puerto de Buenos Aires, Canal Mitre), río Paraná de las Palmas, río Paraná

Inferior, o por la ruta «río Paraná Guazú–Paraná Bravo», integrada por el Río de la Plata (canal de acceso al Puerto de Buenos Aires, Canal Martín García), río Paraná Guazú, río Bravo, río Paraná Inferior. Aguas arriba, se vincula por los ríos Paraná y Paraguay con Paraguay (Puerto de Asunción), Bolivia (Puertos Aguirre, Suárez) y Brasil (Puertos Ladario, Corumba, Cáceres, km 3432).

En el Puerto de Santa Fe se produce un cambio abrupto de las profundidades navegables en la hidrovía Paraná–Paraguay. Por esta condición es el puerto más mediterráneo para llegar con buques oceánicos.

Su ubicación con respecto al ejido urbano pone de manifiesto la situación de protagonismo y centralidad. La escasa distancia que existe respecto al centro comercial de la ciudad y de los principales edificios de vivienda, administrativos y financieros da cuenta de su relevancia. Esta posición estratégica se ve reforzada por la presencia de los corredores de tránsito, a partir de obras de mejoramiento de infraestructura vial, con la ampliación de la avenida Alem y 27 de Febrero, llamadas las rutas del Mercosur. Así es que se conecta, de manera rápida, la entrada este de la ciudad con la salida hacia el sur rumbo a Rosario, Córdoba y demás ciudades y países limítrofes. La presencia de la Terminal de ómnibus y de todo su entorno remozado, conformando un área que ha sido loteada y hoy constituye un barrio residencial, resaltan aún más esa localización estratégica.

El Puerto de Santa Fe dispone de sistemas ferroviarios de trocha mixta (1 y 1,676 m), con accesos al Elevador Terminal Unidad 1 y al Muelle 1. Las redes ferroviarias que convergen al puerto son las integradas por las empresas Ferrocarril Belgrano (trocha: 1 m) y Nuevo Central Argentino (trocha: 1,676 m), vinculándolo con las provincias de Córdoba, San Juan, La Rioja, Tucumán, Salta, Catamarca, Jujuy, Chaco, Santiago del Estero y Formosa. Este sistema, por su relación $/ton.km es preponderante como vía de transporte del comercio regional, hasta convertirse en un eslabón fundamental y estratégico para el desarrollo portuario.

El Puerto de Santa Fe, por su localización y su función, ha sido un sector fundamental para el desarrollo económico y productivo de la ciudad y de su sociedad. Desde 1739, con la designación virreinal de Puerto Preciso, confirmado en 1743, se revierte la situación de decadencia económica de la ciudad de Santa Fe; el proyecto de desarrollo de la provincia involucró las colonias agrícolas, el ferrocarril a las colonias y el puerto de ultramar. La Constitución Nacional de 1853 le dio el respaldo legal, alentó el comercio, la inmigración y la construcción de las vías de comunicación.

A partir de 1907 en adelante, aparece como un área central de la trama urbana, rodeado de uno de los sectores con mayor densidad de población (figura 1). El barrio del puerto, alrededor de 1880 gozaba de una intensa vida

comercial y sociocultural; fue sustento de una pequeña burguesía relacionada con los productos primarios, con su industrialización y comercialización. Este estrato social competía directamente con el barrio sur de Santa Fe, de más antigua consolidación.

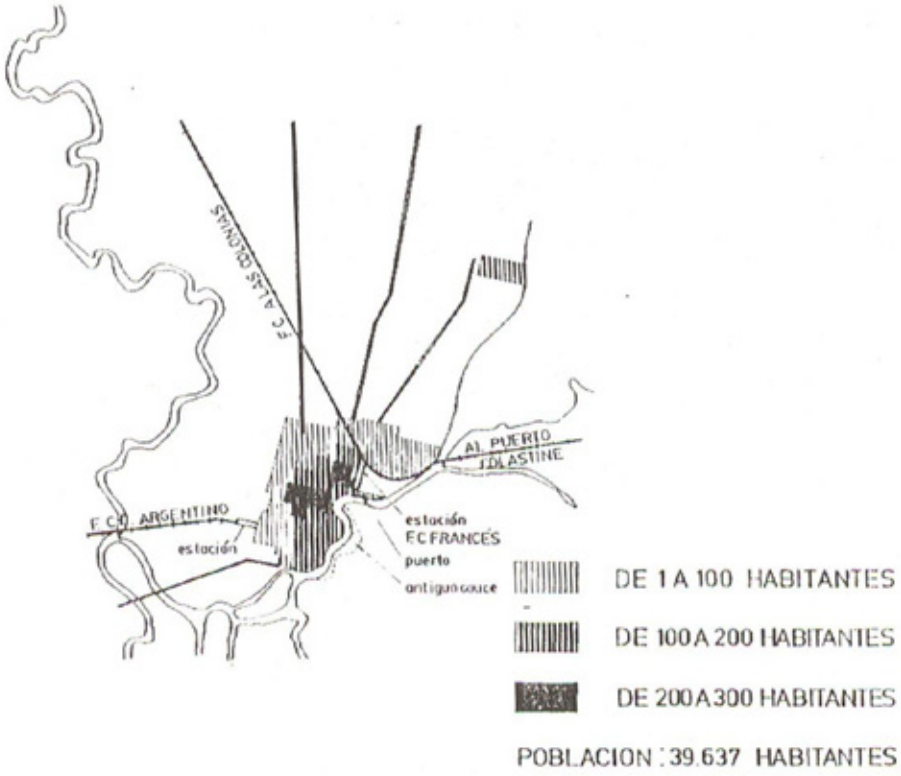


Figura 1. Plano de Santa Fe, 1907.

Fuente: Municipalidad de Santa Fe. Plan Director de Santa Fe. «Expansión Urbana». Planos «A» Nº 8.9.

Figura 2. Localización del sector del Puerto en el Distrito Santa Fe.

Fuente: image digital globe, Google Earth, fecha de imagen: 14/10/2014. Elaboración propia a partir de datos de IPEC, provincia de Santa Fe, 2014.

En 1910 se sustituye por Puerto de Cabotaje, el puerto ciudadano donde maniobraban barcos de menor porte, por el puerto de ultramar, con infraestructura, profundidad y espacio para los nuevos barcos a vapor.

El puerto de la ciudad de Santa Fe, reviste hoy de un valor cultural muy arraigado en los ciudadanos, construido en el tiempo. Los terrenos del puerto, que datan del momento de su traslado a este sitio (1662), desempeñaban funciones de un precario embarcadero que recibía pequeños barcos a vela, comercializando naranjas, sandías, yerba mate, algodón, etc. Durante un largo período el crecimiento fue muy lento a pesar de haber sido designado «Puerto Preciso» (Gioria, 2003).

Es a partir de 1904 cuando se inician los trabajos de reconstrucción del actual puerto, disponiendo para ello de 70 hectáreas. El puerto comenzó a funcionar en 1911 y alcanza su pico máximo de movimiento en 1929, con 2 600 000 toneladas. La actividad que desarrolló ha sido fluctuante pero su declinación comienza en 1978 cuando se anula la ley que comprometía a la Nación a mantener un calado de 30 pies en el río Paraná hasta el Puerto de Santa Fe (incluye 7 km de canal de acceso artificial). Esta medida causa serios inconvenientes en la navegación de ultramarinos, con el agravante que, por los efectos de la creciente 1982–83 (que acarreó gran cantidad de sedimentos y

los depositó formando extensos bancos), varios buques se vararon en el canal de acceso. El hecho ocasionó en los operadores de granos la pérdida de confiabilidad, acelerando su paralización (Gioria, 2003).

El transporte fluvial comienza a perder el monopolio del traslado de carga como consecuencia de la construcción de carreteras y la profusión de automotores. Elementos internos (desinversión en equipamientos operativos y ferroviarios, excesivo reglamentarismo burocrático de los puertos) y externos (cambio del perfil productivo asumido por nuestro país, caída del modelo agroexportador reemplazado por el de la sustitución de importaciones), complican cada vez más la operatividad portuaria e inicia la decadencia de este y de todos los puertos estatales.

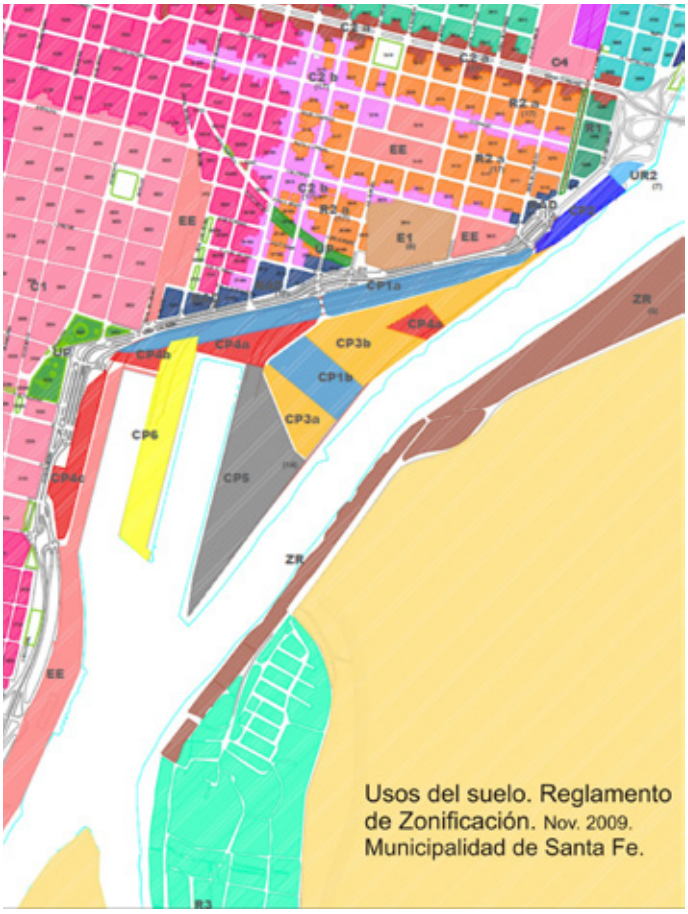
Tras los períodos de auge económico vinieron momentos de decadencia. Muchas de sus áreas específicas y dependencias al perder funcionalidad se transforman en áreas de deterioro. La declinación se hace muy marcada en 1978 y se profundiza en los años de la gran inundación (1982–1983) que, con el aporte de sedimentos y bancos de arena, dificultan cada vez más las tareas de dragado, tornándose casi inoperable el puerto. Solo algunas dependencias se mantuvieron en funciones, dejando un paisaje de abandono y desidia.

3. La zona portuaria en la actualidad. Procesos involucrados en las transformaciones

La localización del puerto, tal como puede apreciarse en los planos de la ciudad, ha impreso protagonismo y centralidad a la ciudad en su conjunto. Su ubicación, a pocas cuadras del centro comercial de la ciudad y de los principales edificios de vivienda, administrativos y financieros dan cuenta de esa importancia. Esta posición estratégica se refuerza, a partir de obras de infraestructura vial, con la ampliación de la avenida Alem y 27 de Febrero. La presencia de la terminal de ómnibus y de todo su entorno remozado, —lo cual conforma un área que ha sido loteada y hoy constituye un barrio residencial— resaltan aún más la localización estratégica del mismo.

Estos son aspectos importantes que se han tenido en cuenta, desde los emprendimientos llevados a cabo para transformar y refuncionalizar este valioso sector.

En 2009 se ha aprobado un nuevo plan y normativa urbana, conteniendo la distribución territorial de usos e indicadores de edificabilidad para el área denominada Distrito Ciudad Puerto Preciso (CP) (figura 3). Allí se localizan sectores con usos diversificados (administrativo, comercial, de esparcimiento, residencial, financiero, turísticos).



Referencias:

CP: Ciudad Puerto.
CP1a: Parque urbano y equipamiento comercial especial.
CP1b: Área de protección ambiental. CP2: Equipamiento deportivo.
CP3: Área de empresas: CP3a: Equipamiento industrial especial.
CP3b: Sector de pequeña y mediana empresa.
CP4a: Oficinas administrativas y equipamiento comercial.
CP4b: Equipamiento administrativo.
CP4c: Oficinas comerciales y equipamiento comercial.
CP5: Residencial, equipamiento comercial, deportivo y hotelero.
CP6: Equipamiento comercial, cultural, recreativo y de esparcimiento.

Figura 3. Usos del suelo del Distrito Ciudad Puerto.
Municipalidad de Santa Fe, 2009.

Fuente: Municipalidad de Santa Fe–Reglamento de Zonificación, 2009.

Las principales transformaciones observadas en el Dique 1 (CP6), donde es posible identificar los procesos de rehabilitación y revitalización, son:

- El reordenamiento y trazado de nuevas calles, accesos y playas de estacionamiento.

- La presencia de un hotel de categoría construido sobre la base de antiguos silos del puerto. Este emprendimiento se caracteriza por combinar estructuras modernas con antiguas.

- La incorporación de nuevas funciones, principalmente terciarias como las desempeñadas por el Centro de Convenciones y el casino recientemente creados.

- La remodelación y rehabilitación de galpones de depósito que conservan la antigua estructura sobre la que se desarrollará el proyecto del shopping.

- La construcción de salas de cine y la restauración de otros silos antiguos de menor tamaño que actuarán como centro cultural.

Como puede observarse en las fotografías (figura 4) se entremezclan en este proyecto estructuras novedosas con la remodelación de antiguas construcciones, que conservan la impronta de la característica arquitectónica y de las funciones vitales que cumplió ese sector del puerto en otras épocas. Sin dudas, estas estructuras antiguas, vacías de actividad y sin función en los '90 —pero con un enorme peso histórico para la sociedad— son las más importantes a la hora de la puesta en valor de este sitio transformado. Son quizás, tan vitales como la posición estratégica que detenta este sector de la ciudad.

Resulta relevante profundizar en aspectos que superen la simple observación, que vayan más allá de las descripciones paisajísticas o los diferentes criterios urbanísticos.

Figura 4. Sector del puerto, antiguas y nuevas construcciones, nuevas funciones.

Fotos superiores: Molino Marconetti, Hotel los Silos.

Fotos inferiores: complejo residencial Puerto Amarras.

Fuente: toma propia de las autoras, septiembre 2016.

Figura 5. Sector del puerto, nuevas construcciones, nuevas funciones.

Foto inferior: salones de eventos, edificios destinados a oficinas y cocheras.
Fuente: toma propia de las autoras, setiembre 2016.

3.1. Rehabilitación, reconversión y marketing urbano

El llamado proceso de reconversión atañe a los aspectos económicos y de gestión del Puerto de Santa Fe. Hoy en día, sus actividades están a cargo del Ente Administrador Puerto Santa Fe, persona jurídica pública no estatal que desempeña funciones de administración y explotación del mismo, manteniendo el destino comercial, la actividad portuaria específica aún en caso de destino multipropósito y el uso público de los mismos. Tiene como objeto administrar, reglamentar, dirigir, cobrar y coordinar todos los servicios que se presten a la navegación, a los buques y a las cargas. Conforme a Ley 24 093, el titular del inmueble del puerto es la provincia de Santa Fe, su uso es de tipo público y su destino es comercial (presta servicios a los buques y a las cargas). Está dirigido por un Consejo Directivo de nueve miembros representantes de la provincia de Santa Fe, Municipalidad de Santa Fe, de los trabajadores portuarios, de las empresas importadoras, de las exportadoras, entre otras que prestan servicios.

Dicho ente ha elaborado su planeamiento estratégico y ha solicitado la participación de la provincia de Santa Fe para llevar a cabo el proyecto denominado «Reconversión del Puerto Santa Fe». Dado que la provincia considera que el puerto es el propulsor del crecimiento regional en beneficio del comercio internacional, de los productores, acopiadores, exportadores/importadores, la reconversión portuaria se incluye dentro del plan operacional. Es así que la provincia financia el proyecto de reconversión de la estación fluvial–marítima, con garantía de la Nación Argentina, a través del Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA).

El proceso de reconversión del puerto fue diagramado en dos etapas que se denominan etapa de preinversión y etapa de inversión. La etapa de preinversión fue dividida en tres fases: fase A: estudios de factibilidad y preselección de alternativa; fase B: definición del proyecto y formulación de plan estratégico para su implementación y fase C: ejecución del plan estratégico por parte de la provincia. Actualmente se encuentra en este proceso. El ente y la provincia han definido que el lugar más conveniente para instalar la nueva terminal portuaria es la margen derecha de la red troncal navegable del río Paraná —gradiente comprendido entre el km 579 y 584, en la zona denominada Paso Tragadero.

Está en marcha el estudio para decidir la viabilidad técnico–económica de la ampliación del puerto para adaptar la actual estructura del puerto comercial a distintas modalidades de transporte, a partir de la planificación y desarrollo de una gran plataforma logística con énfasis principalmente en la carga de granos, incluyendo el manejo de la carga, instalaciones de almacenamiento y de distribución situada, preferentemente, cerca de las aguas profundas del río Paraná y en otra importante iniciativa, la realización de un master plan para compatibilizar los espacios comunes entre el puerto y la ciudad, refuncionalizando antiguas áreas de puerto a efecto de establecer una diversa zona de actividades especiales, con edificios para empresas e investigación tecnológica, un centro de convenciones y exposiciones y espacios turísticos y de recreación, como una terminal de pasajeros y un puerto deportivo, con residencia, comercios y hotelería. Este master plan se concretó en la Ordenanza II 748 de la Municipalidad de Santa Fe de 2011.

Según los autores que defienden el modelo cíclico de desarrollo urbano, una ciudad (o aglomeración) atravesaría distintas fases: urbanización, suburbanización, desurbanización y reurbanización (Estébanez, 1988). Esta última se produciría mediante la puesta en práctica de programas de renovación, rehabilitación y mejoras de la imagen del centro de la ciudad que están llevando a cabo los gobiernos.

Distintos términos parecerían aludir a lo mismo, sin embargo, es necesario definirlos para diferenciarlos. Así por ejemplo, rehabilitación urbana se entiende por el

> conjunto de operaciones que tienen como objeto esencial la conservación y el mantenimiento de la trama urbana por considerarlo un elemento característico del patrimonio artístico y cultural de la ciudad y porque se piensa que su destrucción y sustitución por otras tramas urbanas puede ir en detrimento del grupo social que lo habita. (Estebánez, 1988:456)

Según señala Zárate (1992) el concepto se ha ido ampliando, ya que en un principio solo se hacía referencia a obras de restauración y conservación de un edificio de especial valor artístico o histórico, luego se extendió al entorno de esos edificios y por último se generalizó al conjunto del espacio edificado, incluyendo parques y jardines, en un trabajo de conservación integrada del patrimonio urbanístico. Con la rehabilitación, las funciones urbanas pueden variar, de hecho es lo que ocurre con frecuencia.

En esta nueva era las funciones urbanas estratégicas son el terciario avanzado, diversificado y dinámico. Esto le otorgó mayor protagonismo a ciertos centros urbanos: aquellos con mayor capacidad de innovación, creatividad, progreso. Otros que habían caído en la decadencia y el deterioro se dan cuenta de la necesidad de una política activa, anticipada para responder a tiempo a los cambios económicos y sociales. Algunos reaccionaron a través de una política de revitalización.

En todas las épocas ha existido una competencia económica entre espacios urbanos, competencia por conseguir el mercado principal, por ser el puerto más importante, pero siempre fue más de tipo político que económica. Nos referimos al fenómeno denominado competencia urbana. Existe una oferta y una demanda urbana que se encuentran en un mercado ciertamente difuso, pero real, el mercado del espacio urbano. En este contexto cobran relevancia los procesos de renovación, rehabilitación y regeneración urbana.

A partir de algunos casos exitosos de ciudades que apostaron por la innovación tecnológica, surgen nuevos requerimientos como dar respuesta a los intereses de los promotores de suelo, la necesidad de suelo terciario, dar salida a los valores ambientales, nuevas oportunidades para las ciudades medias como las de atraer sedes de empresas multinacionales.

El término city marketing se introdujo en nuestra disciplina en los ’80, desde la Geografía Económica, ocupándose de las ventajas comparativas y de localización de las actividades económicas y de las ciudades. Se distingue de otros tipos de marketing en que el producto, la ciudad, es poco flexible y lento

al cambio con su propio ritmo de ajuste; el precio se traduce en costo de aceptación por la población y en costo político (no se fija como en los otros tipos de marketing); con respecto a la promoción el primer objetivo es ofrecer una imagen a los posibles usuarios. Se define como una especial forma de marketing empresarial aplicado a la política local, en lo concerniente, por ejemplo a política de empleo y al planeamiento urbanístico. Se aplican aspectos básicos del marketing comercial como la investigación de mercado, análisis de competidores, organización de campañas de promoción. El objetivo final es la promoción del bienestar y no la consecución de beneficios o la expansión del crecimiento. Por lo tanto, a los objetivos económicos deben añadirse los sociales y culturales.

4. El problema de la pérdida del espacio público

La ciudad, como espacio, es un producto social, resultado de la acción del hombre en un medio concreto (material y simbólico). En las últimas décadas, se observa una preponderancia de los actores privados sobre los públicos (con participación social), en cuanto a la generación de nuevos espacios o a la transformación de los existentes. Así, se asiste a un fenómeno identificado y ya bastante estudiado al que los críticos han llamado «pérdida del espacio público». Según Rizzo (2005) se visualizan dos posturas desde las cuales se puede analizar dicho fenómeno. Una refiere a que el interés de la ciudadanía en el espacio público ha disminuido, al igual que la participación activa en los debates sobre los asuntos públicos. Gran parte de estas discusiones están caracterizadas por la llamada «narrativa de la pérdida»; se evidencia una esfera pública agobiada por el consumismo, por los medios de comunicación y la intrusión del Estado en la vida privada que tiene por resultado la destrucción del espacio de toma de decisión democrática, por la caída del hombre público como parte de su retiro hacia la intimidad.

La otra postura,

> enfatiza la continuidad de la significación del espacio público como escenario preferido donde grupos de cualquier tipo pueden alcanzar visibilidad pública, buscar reconocimiento y realizar sus demandas. Aquí no se enuncia la «muerte del espacio público» sino un espacio público en transformación, un espacio público posible, donde el carácter dialéctico conflictivo del proceso urbano, la nunca acabada apropiación social de la ciudad por parte de los ciudadanos, la ciudad como aspiración y horizonte de futuro sean parte de los fundamentos para una «ciudad conquistada», como un deseo de ciudadanía. (Rizzo, 2005:23)

Todo espacio, incluyendo el urbano, es producto de una serie de procesos complejos de interés para el geógrafo. Esta concepción dista de aquella que lo consideraba como inerte, como el sustrato, marco natural sobre el que el hombre se asentaba y realizaba actividades económicas, sociales, culturales. Lefebvre (1974) se refiere a los espacios construidos socialmente como aquellos espacios de vida tradicionalmente creados a partir de un acuerdo social y con un cierto nivel de participación de los ciudadanos. Esto provoca una gran identificación de las personas con su creación, alcanzando una fuerte significación para sus habitantes, independientemente de su estructura. De ahí la relevancia del análisis de toda intervención que se haga a los espacios públicos, máxime si históricamente han sido foco de gran dinamismo económico y objeto de una identidad muy arraigada para el santafesino como lo fue el puerto. Los cambios, ya sean en la estructura, función o usos del suelo repercutirán en la identidad del lugar, en la cohesión social y en el simbolismo del espacio (Cardoso, 2011).

Cabe aquí la pregunta: ¿cómo se genera el espacio? ¿Quiénes lo generan? «Los hombres hacen su historia, pero la hacen a través de conflictos sociales y partiendo de orientaciones culturales» (Touraine, 1994:351). «El espacio es la expresión de la sociedad. Puesto que nuestras sociedades están sufriendo una transformación estructural, es una hipótesis razonable sugerir, que están surgiendo nuevas formas y procesos espaciales» (Castell, 1999:43). Para comprenderlas es necesario ahondar en la racionalidad de los procesos sociales que se están dando, cuáles son los intereses, valores, prioridades, significados que ponen en juego dichos actores. Para Manuel Castells,

> el espacio es un producto material en relación con otros productos materiales —incluida la gente— que participan en relaciones sociales determinadas (históricamente) y que asignan al espacio una forma, una función y un significado social (…) Desde la perspectiva de la teoría social, el espacio es el soporte material de las prácticas sociales que comparten el tiempo… Todo soporte material conlleva siempre un significado simbólico. (1972:152)

El espacio está cargado de significatividad porque es construído por la gente que lo habita, que le da sentido (Cardoso, 2008).[1] En relación con la idea del espacio urbano como constructo social, Raymond Ledrut afirma: «la ciudad es

1 En la tesis doctoral inscripta en la Universidad de Salamanca (2008), el problema de la pérdida del espacio público es tratado como un proceso derivado de la contraurbanización a nivel interurbano, es decir, el que se materializa a través del avance de la ciudad sobre el espacio rural circundante, como una repercusión medioambiental negativa asociada al modelo de ciudad difusa.

el escenario privilegiado de ese fenómeno circular que es la acción del hombre sobre el hombre. La ciudad es mediadora: hecha por los hombres, ella educa a los hombres» (1987:196).

La Geografía se vale de los aportes de la Sociología urbana y de la Psicología ambiental para definir los conceptos a los que aquí referimos. La apropiación del espacio se define como el sentimiento de poseer y gestionar un espacio —independientemente de la propiedad legal—, por uso habitual o por identificación (Korosec, 1976). Una vez apropiado, este espacio pasa a desempeñar un papel referencial fundamental en los procesos cognitivos del sujeto (procesos de categorización, orientación, etc.), en los afectivos (autoestima, atracción del lugar, etc.) y simbólicos (valoración, identificación, identidad, etc.). La apropiación trasciende lo funcional y comportamental, involucra el sentido, es decir en el ámbito de lo simbólico, de los valores, creencias, intereses, en común con otras personas.[2] En el proceso de transformación del espacio en lugar (lugar como espacio con significado) existen cualidades físicas del espacio que pueden facilitar o dificultar el proceso.

Así como lo es el área del Puerto de Santa Fe, los lugares con una fuerte identidad contribuyen a cohesionar la colectividad y a mantener su identidad social, facilitando la tan anhelada integración social. La identidad de lugar se define como «un conjunto de cogniciones referentes a lugares o espacios donde la persona desarrolla su vida cotidiana y en función de los cuales el

2 El proceso mediante el cual las personas reconvierten un espacio ajeno en un lugar significativo consta de dos dimensiones (Pol, 1987): una, acción transformación: mediante la acción sobre el entorno, la persona y la colectividad transforman el espacio, dejando su impronta y la incorporan en sus procesos cognitivos y afectivos de una manera activa y actualizada. Otra, identificación simbólica, a través de la cual la persona y el grupo se reconocen en el entorno y por procesos de categorización del yo se autoatribuyen sus cualidades como definitorias de su propia identidad. La apropiación consta de prácticas mediante las cuales la persona deja una determinada impronta sobre algo o alguien. Sin embargo, es necesario identificarnos con aquello que nos apropiamos. Según la perspectiva que se adopte, el concepto de apropiación puede tener diversas acepciones: «ha de ser entendido como impronta, como cognición, como contacto sensoriomotriz, o como identificación, como proyección de uno mismo sobre el espacio, como consumo de significados, como personalización resultante de la conducta territorial delimitando un espacio personal, como fenómeno vinculado a la privacía, al sentido de pertenencia o a la territorialidad» (Moreno, Pol, 1999). Se llama topogénesis (Muntañola, 1979) a la apropiación como fenómeno que se da en el momento en que el espacio es transformado como resultante del cruce en el espacio y en el tiempo de la psicogénesis (aspectos personales, individuales o de grupo) con la sociogénesis (aspectos sociales, culturales, geográficos e históricos). En este modelo incorpora la dimensión de temporalidad e inestabilidad, haciendo hincapié en la interdependencia entre lo social, lo individual y lo constructivo. A través de la apropiación, a nivel individual y colectivo, el espacio se convierte en lugar y en un referente de significado, actuando como un elemento aglutinante de la colectividad y como símbolo de su permanencia en el tiempo.

individuo puede establecer vínculos emocionales y de pertenencia a determinados entornos» (Valera, Pol, 1994). Quedan implicados valores, actitudes y normas sociales del individuo relacionados con el lugar, así como las conceptualizaciones, usos y creencias que otros individuos tengan del lugar, es decir, definiciones sociales de estos espacios. La identidad del lugar, según Proshansky y otros (1983) representa un «depósito cognitivo», —del cual el individuo no es consciente excepto cuando siente su identidad amenazada— que le permite a la persona reconocer propiedades de los entornos nuevos que se relacionan con su pasado ambiental, favorecer un sentido de familiaridad y la percepción de estabilidad en el ambiente, dar pautas de cómo actuar, determinar el grado de apropiación o capacidad para modificar el entorno y favorecer una sensación de control y seguridad ambiental.

El concepto de «identidad social urbana» (Valera, 1993; Valera; Pol, 1994) surge con la intención de integrar el de identidad del lugar (vínculo de la persona con su entorno), el de identidad urbana (vínculo de la persona con la ciudad–barrio–pueblo como categoría o grupo social de referencia) y el de comunidad simbólica (interacción entre comunidades como forma de construcción del universo simbólico). La identidad social urbana combina las características físicas del espacio con el simbolismo socialmente construido, que actúa como categoría social de identificación; se logra a través de los mecanismos de apropiación, de acción e identificación.

Para el caso del área del histórico Puerto de Santa Fe ¿quiénes son los principales actores y constructores de este espacio? Se identifica la presencia de las tres esferas: privada, pública y privada con control estatal. La primera a cargo de las empresas que administran el hotel, casino, shopping, proyectos residenciales, salones de eventos, etc.; la segunda, Molino Marconetti; para la tercera, de carácter mixto el Ente Administrador del Puerto, que conforme establece el art. 7 de la Ley 24 093[3] clasifica al Puerto de Santa Fe en: a) según la titularidad del inmueble: provincial (de la Provincia de Santa Fe); b) según su uso: uso público (debe prestar obligatoriamente el servicio a todo usuario que lo requiera); c) según su destino: comercial (presta servicio a los buques y a las cargas cobrando por tales servicios).

Los proyectos urbanos están íntimamente relacionados con el desarrollo del capitalismo (Harvey, 2008); la movilización del producto excedente se plasma en los espacios construidos como en el área de estudio; también persiguen continuamente la maximización de los beneficios. El Estado no es inocente ni pasivo con respecto a estas acciones en la ciudad: a través de las reglamentaciones que introduce o modifica, las inversiones en infraestructura que pro-

3 Ley de actividades portuarias del Senado de la Nación, de 1992.

vee y los permisos de construcción que autoriza impulsa o prohíbe la concreción de las obras que transforman el espacio.

Las características del nuevo espacio del Puerto de Santa Fe se relacionaría con el término empleado por D. Harvey en su obra Espacios de esperanza, como «la utopía de los promotores inmobiliarios» (2008:166), ya que son regidos por los intereses de esos agentes económicos. El análisis que aquí se hace del área de estudio, pensado para usos diversos, especialmente de ocio, entretenimiento, cultural, residencial, comercial debería cuestionar la utopía del espacio de todos.

La tesis de Harvey sobre el «derecho a la ciudad» (2008) refiere a la capacidad y posibilidad que las personas tienen de cambiar, cambiando la ciudad. La libertad de hacer y rehacer la ciudad es un derecho humano precioso, pero muy descuidado. Pensar la ciudad que todos queremos implica revisar lazos sociales, relaciones con la naturaleza, estilos de vida, tecnología, valores estéticos.

5. Conclusiones

La Geografía actual se encuentra abocada a producir conocimiento sobre la fragmentación socioespacial, la segregación urbana, los nuevos espacios cerrados. Estos grandes ejes de estudio dentro de las temáticas urbanas deben poner el foco en los procesos que generan dichos fenómenos. Así como lo es el área del Puerto de Santa Fe, los lugares con una fuerte identidad contribuyen a cohesionar la colectividad y a mantener su identidad social, facilitando la tan anhelada integración social.

La ciudad es un espacio de todos, lo cual no solo implica su posibilidad de acceso a ella, sino el derecho y el deber de participar activamente en su transformación, garantizando el involucramiento de la ciudadanía. Los nuevos espacios que surjan deberán servir para la cohesión social, no para la segregación.

No caben dudas de que el proceso de reconversión del puerto, las nuevas actividades promovidas por el distrito Ciudad Puerto generan movimiento de personas (incluso acuden habitantes de otras ciudades de la región) y puestos de trabajo, sin embargo, en esta alianza entre público y privado, el primero asume la mayoría de los riesgos y el privado queda con los beneficios en términos económicos. Existen otros proyectos en la ciudad a cargo del municipio o la provincia donde lo gestionado públicamente da otro tipo de resultados en términos de aprovechamiento social, contribuyendo a la apropiación del espacio público, al simbolismo y a la identidad social: caso de La Redonda

o El Molino, fábrica cultural, entre otros. Ante el análisis hecho en el presente capítulo referido al área de estudio, deberíamos preguntarnos: ¿qué tipo de ciudad estamos generando? ¿Existe identidad del lugar? ¿Qué valores promueven las apropiaciones del espacio allí favorecidas? ¿Existe allí ciudadanía y pertenencia social?

Referencias bibliográficas

Cardoso, María Mercedes (2008). La contraurbanización en el Área Metropolitana de Santa Fe, Argentina. Propuestas para la ordenación y el desarrollo sustentable (tesis inédita de doctorado). Salamanca, España: Universidad de Salamanca.

Cardoso, M. M. (2008). *La contraurbanización en el Área Metropolitana de Santa Fe, Argentina. Propuestas para la ordenación y el desarrollo sustentable*. Salamanca, España: Universidad de Salamanca. Tesis doctoral.

Cardoso, M. M. (2011). Conferencia «Construcción social del espacio y de la identidad social en los barrios de la ciudad de Santa Fe», presentada en el *Segundo Seminario Argentino-Hispano* Paisaje y patrimonio. Pasado y presente en la construcción del espacio. Universidad Nacional del Litoral. Santa Fe.

Castells, M. (1972). *Imperialismo y urbanización en América Latina*, Barcelona: Gustavo Gili.

Castells, M. (1999). *La era de la Información. Economía, Sociedad y Cultura. La Sociedad Red.* Volumen I, Madrid: Alianza.

Estébanez, J. (1988). Los espacios urbanos. En Puyol, R. *Geografía humana*, Madrid: Cátedra.

Finelli, N. (2008) La remodelación y transformación de los espacios urbanos. ¿nuevos ámbitos para la interacción y la participación social? *Congreso de Problemáticas Sociales*. Octubre FHUC UNL.

Gioria, B. (2003) Refuncionalización de terrenos del puerto y ferrocarril en la ciudad de santa fe, argentina, *Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. Universidad de Barcelona.

Harvey, D. (2000). *Espacios de esperanza*, Madrid. Akal.

Harvey, D. (2008). El derecho a la ciudad, *New Left Review.* Pp: 23-39.

Korosec-Serafy, P. (Ed). (1976). *L'appropiation de l'espace*. Louvain la Neve. CIACO.

Ledrut, R. (1987). *Sociología urbana*, Madrid: Instituto de estudios de administración local.

Lefebvre, H. (1974). *La Prodution de L'Espace*. Paris: Anthropos.

Moreno, E./ Pol, E. (1999). Nociones psicosociales para la intervención y la gestión ambiental. *Monografie Socio/ambientals* nro 14. Ed. Publicacions Universitat de Barcelona.

Muntañola, J. (1979). *Topogénesis.* Ensayo sobre la significación de la arquitectura, Barcelona: Oikos-tau.

Ordenanza 11069. Municipalidad de Santa Fe.

Ordenanza 11748. Municipalidad de Santa Fe.

Pol, E. (1987). *La apropiación del espacio.* Lección presentada para optar a la categoría de profesor titular de la Universidad de Barcelona.

Rizzo, P. (2005). El espacio público urbano, entre la disputa y la dominación. *Boletín de Estudios Geográficos.* Nro 100.

Touraine, A. (1994). *Crítica de la modernidad*, Fondo de Cultura económica: México.

Valera, S. (1993). *El simbolisme de la ciutat. Funcions de l'espai simbòlic urbà*. Tesis doctoral, Universidad de Barcelona.

Valera, S. y Pol, E. (1994). El concepto de la identidad social urbana: una aproximación entre la Psicología Social y la Psicología Ambiental. *Anuario de Psicología*, 62 (3). 5-24. Universidad de Barcelona.

Zárate, A. (1992). *El mosaico urbano. Organización interna y vida en las ciudades*, Madrid: Cincel.