

PAPER

## ARQUITECTURA, CIUDAD Y TURISMO: ITINERARIOS FLUVIALES EN LA MICRO REGIÓN INSULAR

**MINES, Patricia; REINHEIMER, Bruno; MIHURA, Enrique;****GIAVEDONI, Ricardo**[pmines@fadu.unl.edu.ar](mailto:pmines@fadu.unl.edu.ar) ; [minesgiavedoni@gmail.com](mailto:minesgiavedoni@gmail.com)

FADU y FIRH, UNL

### Resumen

*Las distintas relaciones entre arquitectura, ciudad y turismo definen en la actualidad nuevos temas y plantean una diversidad de problemas que vienen a ampliar el campo disciplinar generando experiencias de confrontación e integración multidisciplinar.*

*Si por un lado la arquitectura y el urbanismo, al abordar el tema del turismo, tienden a explicitarse a través de específicas competencias que van desde la planificación estratégica a la tutela y valorización del patrimonio, de la proyectación del espacio para el tiempo libre a la innovación de los enfoques ambientales; por el otro, el turismo abre la disciplina hacia otros saberes (Coccia, 2012)*

*Entre las diversas modalidades de abordaje del fenómeno turístico, la arquitectura y la ciudad, la ponencia se refiere a dos investigaciones de la Universidad Nacional del Litoral desarrolladas en el ambiente insular del valle de inundación del río Paraná: territorios atravesados por riachos y zona de islas de los cuales el 70% corresponde a humedales y forma parte de la Región Metropolitana Santa Fe–Paraná. Alta biodiversidad, patrimonio natural y cultural asociado a esa riqueza; con asentamientos poblacionales con dinámicas heterogéneas; expansión urbana sobre áreas naturales y productivas; servicios e infraestructuras insuficientes y condicionados por la geografía insular; patrones de uso del suelo no concertados interjurisdiccionalmente y dispar grado de preparación ante la vulnerabilidad hídrica.*

*El proyecto CAI+D 2016 Procedimientos de gestión del desarrollo sustentable: el turismo sustentable como estrategia de gestión en la Micro Región Insular Santa Fe, Rincón y Leyes (MRI) (Mihura et al., 2015) plantea avanzar en el diseño de sistemas de gobernanza a escala de la MRI como unidad de desarrollo con foco en el turismo sustentable y el proyecto Itinerarios y travesías en la MRI (Mines, 2014) como tema generador.*

*El proyecto CAI+D Orientado 2016 Conectando Santa Fe: Movilidad fluvial como oportunidad de integración urbana. El caso de barrio Alto Verde en el marco de la Micro Región Insular (MRI) (Reinheimer et al., 2016) tiene como objetivo desarrollar las bases para la integración formal del modo fluvial al sistema de movilidad de personas, considerando las implicancias urbanísticas que tienen los nodos de embarque sobre el espacio público en términos de impulso a las dinámicas sociales y económicas (turísticas) de cada sitio interconectado.*

*Una reflexión crítica sobre la relación entre arquitectura y turismo en especial en este ambiente insular, reúne instrumentos analíticos y proyectuales que colaboran en el enriquecimiento de un discurso específico sobre la proyectación responsable de espacios para el turismo en el interior fluvial de la cultura del habitar contemporáneo.*

*Palabras clave: Arquitectura, turismo, micro región insular, itinerarios, fluvial*

## **Arquitectura, ciudad y turismo: delineando relaciones aún posibles**

Las distintas relaciones entre arquitectura, ciudad y turismo definen en la actualidad nuevos temas y plantean una diversidad de problemas que vienen a ampliar el campo disciplinar generando experiencias de confrontación e integración multidisciplinar.

El marco de esta sesión que tiene como objetivo repensar los vínculos de nuestras disciplinas con el hábitat y quienes lo habitan, resulta pertinente para hacer un acercamiento a las líneas analíticas y proyectuales que se despliegan al abordar la dimensión espacial del turismo desde nuestras prácticas docentes en la FADU, UNL.

## **Comencemos por el turismo**

El turismo puede ser definido como “un sistema de actores, de prácticas y de espacios que participan de la recreación de los individuos por el desplazamiento y el

## UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

habitar temporal fuera de los lugares de lo cotidiano” (Knafou y Stock, 2003:931 citado por Hiernaux, 2008)

También turismo es “una oportunidad para el desarrollo sustentable en la medida en que potencializa las llamadas vocaciones regionales, promueve el uso de recursos naturales y culturales, y dinamiza e integra sectores de la economía local y regional (Santos & Teixeira, 2008)

Mata Olmo (2013) recoge un estudio ya clásico de David Pearce (1987) en donde hacer turismo significa, ante todo, cambiar de lugar: “lo que se desprende de estos estudios (estudios sobre las motivaciones del turismo) –escribe Pearce– es que la motivación fundamental para el viaje turístico es una necesidad –real o simulada– de romper con la rutina; para muchos, la mejor forma de conseguir esa ruptura es a través de un cambio físico de lugar. Así pues, el ‘cambio de lugar’ parece ser no sólo uno de los atributos definitorios del turismo, sino su verdadera esencia”. Pues bien, probablemente aquello que mejor transmite al turista ese cambio de lugar tan deseado es, precisamente, el paisaje (Nogué, 1989”).

El turismo es para la Unesco “la actividad socioeconómica que ha experimentado mayor desarrollo reflejo del crecimiento actual a nivel mundial, nacional y regional, considerada como una de las más efectivas herramientas para el desarrollo sustentable que requiere concertar, coordinar esfuerzos entre las partes involucradas a todos los niveles para superar los desafíos y aprovechar todo el potencial del turismo como catalizador de cambios positivos”<sup>1</sup> (UNTWO, 2017)

Sobre turismo y arquitectura mencionaremos solo algunos trabajos con el objetivo de dar cuenta de la variedad de aportes.

Arquitectura y urbanismo del turismo de masas escrito por Georges Candilis en 1973 es el primer libro dedicado a la arquitectura del turismo<sup>2</sup>, escrito por un arquitecto en base al proyecto que había realizado. En la introducción Candilis señala que este fenómeno crucial de la civilización contemporánea exige la búsqueda y el descubrimiento de una nueva arquitectura, la arquitectura del ocio. El libro se organiza en capítulos: Acoplamientos horizontales; Acoplamientos verticales; Hoteles, moteles, nauteles; Instalaciones; Urbanismo.

El argentino Roberto Boullón escribe en 1985 Planificación del espacio turístico: que es definido como la consecuencia de la presencia y distribución territorial de los atractivos turísticos (materia prima del turismo). Una de las características físicas de los atractivos es que (aunque se encuentren próximos rara vez se tocan) son discontinuos, por lo tanto el espacio turístico es entrecortado. En remplazo de la idea de región (que supone la continuidad y la totalidad del territorio) el autor propone la teoría del espacio turístico basada en la distribución, agrupación y concentración de componentes que en relación al tamaño y forma pueden ser: zona, área, complejo, centro, unidad, núcleo, conjunto, corredor, corredor de traslado y corredor de estadía.

---

1-UNWTO disponible en <http://sdt.unwto.org/es/content/definicion>

2-En Turismo líquido (2014) Libro de Carlos Jesús Rosa Jiménez; Ricard Pié i Ninot; Universidad Politécnica de Cataluña. Iniciativa Digital universitaria.

## UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

Zamudio Vega en Arquitectura y turismo (2013) define tres principales relaciones identificadas entre ambas disciplinas, prestando especial atención a la arquitectura como reclamo turístico... busca, sobre todo, identificar los valores apreciados en la arquitectura durante los viajes, al distinguir diferencias significativas entre los valores destacados de las obras en los ámbitos académicos los valorados por el turista. Estas relaciones se agrupan en tres vertientes: 1. Equipamientos; 2. Infraestructuras; 3. Recursos turísticos (arquitecturas patrimoniales, infraestructuras y equipamientos como recurso turístico y arquitecturas singulares).

Para los españoles Pié i Ninot y Villanova (2017) las relaciones entre arquitectura y turismo necesitan ser abordadas de manera indispensable desde múltiples dimensiones, entre ellas la de “asignación de valores simbólicos al espacio turístico y la configuración que de ello deviene”. La recuperación del espacio turístico como campo de la disciplina “pasa por el proyecto, por entender el turismo desde su grosor espacial, desde la huella que ha dejado en el territorio, desde el reconocimiento de la responsabilidad de la arquitectura en los desaguisados que se han producido, en definitiva, se produce en el momento en que el turismo se incorpora a nuestro debate disciplinar”.

Ya el trabajo realizado justamente por Pié i Ninot (2015) con el objetivo de reivindicar el turismo como tema de estudio para la arquitectura y plantear un mapa de referencias sobre esta investigación, se interesaba en delimitar el campo de investigación en relación a las disciplinas afines pero también a los métodos que se utilizan en las investigaciones arquitectónicas. Para ordenar los diferentes aportes reconoce cuatro áreas de estudio: 1) los paisajes (costa, montaña, isla); 2) las arquitecturas (construcción física del espacio, formas urbanas, piezas mínimas, equipamientos e infraestructuras); 3) los valores culturales y simbólicos (rutas temáticas, imaginarios culturales); y 4) los procesos y estrategias.

Por su parte, el italiano Luigi Coccia (2012) en *Architettura e Turismo* aclara que si por un lado la arquitectura y el urbanismo, al abordar el tema del turismo, tienden a explicitarse a través de específicas competencias que van desde la planificación estratégica a la tutela y valorización del patrimonio, de la proyectación del espacio para el tiempo libre a la innovación de los enfoques ambientales; por el otro, el turismo abre la disciplina hacia otros saberes. Luego de las experiencias maduradas en el siglo pasado, el redescubrimiento de los viajes como experiencia de conocimiento asociada a la práctica del tiempo libre, en especial al desplazamiento, hace repensar el fenómeno del turismo desde la revisión sustancial del proyecto de sus espacios. El proyecto de arquitectura opera sobre el espacio atravesado, explicitándose como infraestructura del turismo, o sea como construcción arquitectónica del recorrido.

Aquí la movilidad como “factor determinante del producto turístico (medio de llegar al destino, necesario para los desplazamientos dentro del destino y a veces la propia atracción o actividad turística (Cooper, Fletcher, et al. 2007) se explicita también como campo en donde la arquitectura y el turismo se encuentran. La movilidad, los desplazamientos, los itinerarios, los flujos, las relaciones entre lugares, la dirección, las etapas, el sistema de modalidades o transmodalidades (Amar, 2011), introduce la polaridad disciplinar en el sistema del espacio turístico.

## Arquitectura y turismo en el ambiente insular santafecino

El 70% de la superficie municipal de Santa Fe está conformada por ríos, lagunas y bañados. Las características naturales del territorio han condicionado históricamente los procesos de asentamientos sociales, en parte a una distribución fragmentaria hacia tierras insulares de alta vulnerabilidad hídrica, con repercusiones ambientales, económicas y sociales<sup>3</sup>. En particular, se destaca el populoso barrio Alto Verde, que supera los 15.000 habitantes y en general, la Micro Región Insular Santa Fe – San José del Rincón – Arroyo Leyes con más de 50.000 pobladores<sup>4</sup>.

Esta condición insular del territorio, sus conflictos y potencialidades, se viene abordando cada vez con mayor frecuencia en la UNL en las prácticas proyectuales, en temas de tesis de graduación y trabajos prácticos de asignaturas de taller, proyectos de extensión e investigación de manera no tan sistematizada, pero que permite ir visualizando un campo que tiene a la relación turismo-arquitectura-ciudad como protagonista.

Los avances, en nuestro caso en la definición de la Micro Región Insular constituida sobre el eje de desarrollo del turismo sustentable (en el marco del proyecto de investigación<sup>5</sup>), el emprendimiento de turismo náutico guardianes del río (surgido de un proyecto de extensión de interés social<sup>6</sup>) y el proyecto de investigación orientada de movilidad fluvial en la MRI<sup>7</sup>, hacen que el tema en general tome una específica angulación que hará converger conocimientos y saberes sobre el río, y con la pretensión de ir más allá, discutir la pertinencia disciplinar sobre el rol estratégico del diseño de la movilidad en el desarrollo del turismo sustentable con un enfoque sistémico.

Desde esta perspectiva, entendemos a que la sustentabilidad es el atributo del estilo de desarrollo deseado de todo el sistema ecológico-social<sup>8</sup>; la proyectación ambiental<sup>9</sup> es la metodología para alcanzarlo; el turismo sustentable se yergue como la estrategia de desarrollo<sup>10</sup> y las disciplinas proyectuales como las responsables de dar forma al espacio turístico.

---

3 -Reinheimer et al., 2016

4- Mihura et al., 2015

5- Proyecto CAI+D 2016 Procedimientos de gestión del desarrollo sustentable: el turismo sustentable como estrategia de gestión en la Micro Región Insular Santa Fe, Rincón y Leyes (MRI)

6- Proyecto de Extensión de Interés Social (PEIS) 2011 Guardianes del río: jóvenes al cuidado del patrimonio natural y cultural de las islas; PEIS 2013 Guardianes del río: trabajo sustentable para jóvenes interpretes del patrimonio de Alto Verde e Islas y AET 2018 Guardianes del río: educación para el fortalecimiento de la identidad insular. FADU/UNL.

7- Proyecto CAI+D Orientado 2016 Conectando Santa Fe: Movilidad fluvial como oportunidad de integración urbana. El caso de barrio Alto Verde en el marco de la Micro Región Insular (MRI)

8 -Gallopín, 2006.

9 -Pesci, 1995.

10- Mines, 2014.

## UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

Para el describir las características del subsistema ecológico natural<sup>11</sup> se recuperan informaciones significativas desde los aspectos hídricos, geográficos y biológicos; un relato de los procesos históricos de ocupación del valle que van alimentando la cultura de la costa o cultura insular nos permite abordar el subsistema socio-cultural con énfasis en la movilidad fluvial.

### Sub-sistema ecológico-natural: la eco región del Delta e Islas del Paraná

En la eco región del Delta e islas del Paraná la acción de las ríos es el principal factor modelador<sup>12</sup>. El río Paraná (principal aportante a la Cuenca Del Plata) es uno de los ríos más caudalosos del planeta y estructura toda el área en sentido norte-sur. En caudal promedio anual de 17.000 m<sup>3</sup>/s, tiene variaciones anuales promedio que van entre 21.000 m<sup>3</sup>/s y 13.000 m<sup>3</sup>/s. En períodos de tiempo más largos, pueden ocurrir crecientes extremas generalmente irregulares o poco predecibles que cuadruplican el caudal. Tales crecientes y bajantes son denominados “pulsos de inundación”. Estos constituyen un factor de regulación importante en la estructura y funcionamiento de sus ecosistemas, animales y plantas, favoreciendo una enorme biodiversidad. La historia natural o de vida de muchas plantas y animales del Paraná (reproducción, alimentación, migraciones) se ajustaron a estos pulsos hidrológicos (Giraudó, 2008). En el caso de Santa Fe, el valle de inundación se extiende por más de 30km desde la ciudad misma en su límite con la laguna Setúbal y el puerto hasta la ciudad de Paraná.



La vegetación dominante constituida por la selva y el bosque alternada con pajonales y vegetación acuática está en equilibrio con los ciclos de crecientes y bajantes del río (Alto Verde entre defensas, 2002:19)

La planicie de inundación del río Paraná es uno de los humedales más extensos y biodiversos del mundo<sup>13</sup>. En su tramo medio desarrolla una extensa y compleja planicie con una amplia heterogeneidad de hábitats y una alta productividad del sistema, lo que favorece la existencia de comunidades bióticas muy diversas y adaptadas al régimen hídrico, favorecido por la alternancia de ciclos de crecientes y

11 -Gallopín, 2006 habla de sistema socio-ecológico y distingue el subsistema humano y el subsistema ecológico.

12-Burkat, 1999.

13- [www.unl/reservas](http://www.unl/reservas)

## UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

bajantes. Así existen numerosos hábitats acuáticos y terrestres asociados en donde la variedad de especies son excelentes indicadoras del estado de conservación del humedal constituyendo una parte importante del patrimonio natural, y un recurso utilizado para la investigación, educación y recreación.

### **Sub sistema socio-cultural: apuntes sobre una cultura insular/fluvial** <sup>14</sup>

La ocupación aborígen, debido al carácter nómada de los primeros grupos humanos que la habitaron, dio lugar a débiles marcas sobre albardones e islas<sup>15</sup>. En tiempos de la conquista española, la posición estratégica como punto de confluencia entre las rutas que venían del Paraguay por un lado y del Alto Perú por otro y que conectaban por agua con el río de la Plata y España, fue elegida por Don Juan de Garay. “Abrir puertas a la tierra” era la obsesión del conquistador que en 1573 funda la ciudad de Santa Fe de la Vera Cruz. “Con la fundación de Santa Fe [la Vieja] y, luego del traslado de la ciudad de Garay al actual emplazamiento, [nace] el poblado de Rincón en el sitio de Antón Martín, cuyas chacras abastecían a la ciudad” (Chiapero, Supiciche y Ortíz, 2006). En estas tierras “de pan llevar” se producían (y en algunos casos aún se sigue produciendo) cítricos, frutillas, flores y hortalizas. El proceso se completa con el establecimiento de misiones jesuíticas y franciscanas a partir del siglo XVIII y la colonización agrícola con afluencia de población centro-europea en la segunda mitad del siglo XIX (Collado, 2011).

Las luchas por la independencia nacional y por la autonomía provincial se consolidan en 1853 con Santa Fe como cuna de la Constitución Nacional (y sede de las posteriores convenciones reformadoras 1860, 1866, 1957 y 1994) a la que se arriba y parte por vía fluvial por los servicios regulares de vapores entre Buenos Aires, Montevideo y Rosario, entre Buenos Aires y el Paraguay, y el cruce en vapor a rueda entre Santa Fe y Paraná<sup>16</sup>

Collado en El Corredor de la Costa. Conformación del paisaje y reconocimiento de sus recursos culturales señala que hay “una constante de todos los relatos es la idea de aislamiento al que los pobladores estaban sometidos; el trayecto por vía fluvial era muy lento .... El trayecto por tierra era igualmente moroso y además cargado de incertidumbres por la permanente amenaza de una geografía hostil. Gabriel Carrasco, en sus recorridos para instruir a los operadores del Censo Provincial de 1887, describe los trabados trayectos por la costa y denuncia una demora de seis horas sólo para poder vadear el Arroyo Leyes con un break y cuatro caballos. (Collado, 2011:16)

Hacia el este, hasta el 1885 la comunicación en el área se daba totalmente por vía fluvial. El puerto de Colastiné con sus dos muelles, operativo hasta pasado el primer cuarto del siglo pasado, tuvo una importancia estratégica dado que permitía embarcar

---

14 -Mines, 2017

15- Bertuzzi, 2011

16 -<http://www.puertosfe.com>

## UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

la producción cerealera y maderera de la provincia de Santa Fe que el modelo agro exportador de la joven Argentina necesitaba. El ferrocarril -cuyas trazas son aún perceptibles en la planta urbana- con sus tres viajes diarios entre Santa Fe y Rincón completaba el sistema de movimiento de cargas y pasajeros, reflejado en un escenario de continuos desplazamientos de trenes, barcos internacionales y vapores que recorrían los ríos Colastiné, San Javier y Paraná. En 1928, la fábrica Alassio Hermanos inauguró su planta de cerámica (caños vítreos) en la localidad de La Guardia. Sus productos eran transportados por vía fluvial, capitalizando al máximo las ventajas de localización aprovechadas también por los otros 4 establecimientos de similar producción (Bertuzzi, 2011)

En otra descripción de las localidades en 1910 Collado recoge -entre los rasgos que en el texto enfatiza- la referencia a un paisaje siempre verde “grato a los ojos del viajero”, aún en los “sombrios períodos” de los grandes inundaciones, que resultan una amenaza constante para el progreso de la región. La comparación con el resto de la provincia de Santa Fe hace referencia a la menor fecundidad de la tierra en relación con las llanuras del centro provincial, ubicando las principales razones del escaso progreso de la zona en el aislamiento, dada la dificultad para las comunicaciones, tanto terrestres como fluviales, y en la existencia de una numerosa población criolla “de origen indígena, que vive en la más perfecta holganza”. “La mayoría de sus habitantes son criollos de pura cepa, en cuyas venas corren vigorosos influjos de sangre aborigen.... Espíritu adormido en una meditación contemplativa tan propia de la raza.....”

La investigadora habla de una visión paradójica y por momentos contradictoria: “el río, que tradicionalmente había significado comunicación, circulación, movimiento, pasaba a representar aislamiento; los nuevos pobladores, procedentes de las colonias más prosperas de esta provincia, se van convirtiendo con el tiempo en “escasamente industriosos” y la conclusión más rápida es que “se acriollaron”.

Especialmente a partir de 1900, los ingenieros Paoli y Schreider<sup>17</sup> señalan que en el proceso de desarrollo económico trae consigo la necesidad de caminos, puentes, ferrocarriles, puertos y mejoras en las condiciones de navegación. El río juega su doble papel conformando por un lado factores de riesgo para las obras a desarrollar; pero por otro, brindando elementos sustanciales para el progreso regional. En ambos casos las obras de ingeniería se multiplican con el propósito de mitigar los efectos negativos y maximizar los beneficios que el río provoca. Como resultado de este proceso se va verificando una creciente presión y progresiva ocupación de territorios que, otrora, fueran posesión exclusiva del río.

*... en estas islas donde la fauna enriqueció el majestuoso esplendor de sus serpenteantes arroyos... La isla Los Mellados conoció mucho antes de 1910 el agujón que tremendamente le clavarón las dragas, mordiendo con fiereza la tierra islera, abriendo el canal de acceso, siendo depositado este material,*

---

17-Paoli y Schreider, 2000



## UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

*vómitos de agua y fango a la vera de la brecha naciente que pronto estas máquinas infernales con su estrepitoso ruido, conformarían un albardón.*

*La monotonía se había quebrado, la isla cuya placidez era su encanto, la interrumpió el estampido de los imponentes motores marinos. El pito de los barcos hizo revolotear a las desprevenidas aves, el crujir de las cadenas de las anclas, la clásica campana de abordó, eran algunos de los ruidos salientes de aquellos poderosos de los mares.*

*Había empezado una nueva era, para muchos la consolidación de su economía regional y el progreso de la Ciudad de Santa Fe (Centurión, 2000 )<sup>18</sup>*

Así describe un poeta local la modificación más grande en estos territorios insulares. La construcción del puerto del siglo XX en la ciudad de Santa Fe y el surgimiento del barrio Alto Verde con la tierra excavada para abrir el canal de acceso.

En el período 1929-1930 se registró el máximo movimiento portuario de Santa Fe y del país<sup>19</sup>. Entre Santa Fe y Paraná, el servicio de balsa constituyó uno de los medios de unión de personas, mercaderías y vehículos con cruces regulares iniciados en 1928 y puntos terminales en el atracadero contiguo al Club de Regatas de Santa Fe y el Puerto de Paraná. En 1967 se inauguraron las instalaciones del Atracadero de Balsas "5 de Octubre", como parte integrante del complejo ideado para el acortamiento del camino entre Santa Fe y Paraná (sobre la margen derecha, a la altura del kilómetro 487, de la ruta nacional 168)<sup>20</sup>. En su época de esplendor en los años 60, las balsas cargueras llegaron a realizar hasta 12 viajes por día

Con un breve aumento registrado 1961, el transporte de cargas por el puerto sufre a mediado de los 70 la caída de la actividad que se agravó con los cambios tecnológicos del transporte marítimo: buques de gran porte y contenedores<sup>21</sup>.

Respecto a la movilidad de pasajeros, el servicio de lanchas fue (durante los primeras décadas del siglo XX y hasta bien entrado los años 60) el medio más utilizado para el cruce entre Santa Fe y Paraná que se componía de trabajadores, profesores, funcionarios, y principalmente estudiantes (la UNL era un gran centro de atracción de estudiantes de otras provincias argentinas)<sup>22</sup>.

Hasta comienzos de la segunda mitad del siglo XX aparecían en distintos medios de comunicación masiva avisos de diversas compañías navieras que ofrecían excursiones fluviales a las Cataratas del Iguazú por el río Paraná<sup>23</sup>.

---

18-Centurión, R. 2000. Mi barriada de ayer (<http://www.altoverdecity.es.tl>)

19 -[http://www.apfdigital.com.ar/despachos.asp?cod\\_des=213114](http://www.apfdigital.com.ar/despachos.asp?cod_des=213114)

20- Monti y Neil, 2012

21- <http://www.puertofe.com>

22 -Monti y Neil, 2012

23 -"Excursiones fluviales a las Cataratas del Iguazú por el Río Paraná... Informes y pasajes en Dodero. Corrientes 389. Buenos Aires" Historia de la navegación fluvial en Argentina La enciclopedia de ciencias y tecnologías en Argentina [https://cyt-ar.com.ar/cyt-ar/index.php/Historia\\_de\\_la\\_navegaci%C3%B3n\\_fluvial\\_en\\_Argentina](https://cyt-ar.com.ar/cyt-ar/index.php/Historia_de_la_navegaci%C3%B3n_fluvial_en_Argentina)

## UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

En la década del 70, con grandes movimientos de tierra en medio del valle de inundación del río Paraná, el estado promueve la construcción del barrio El Pozo y la Ciudad Universitaria. Con la consolidación de las rutas terrestres y la provisión de defensas contra inundaciones, comienzan los loteos privados sin planificación integral. Soiyet, Rauch, Visentini (2010) describen para la última década del siglo XX el importante aumento en la ocupación del suelo, en donde la presión demográfica y la complejidad funcional van disminuyendo a medida que nos alejamos del centro urbano (Santa Fe) y la composición poblacional reconoce habitantes permanentes (parte de los cuales está incluido en procesos de exclusión económica y social persistente) y de fines de semana.

Este proceso de expansión urbana (y aumento de las actividades turísticas) sobre áreas anegables provoca uno de los conflictos ambientales más relevantes del área: la generación de zonas secas, nuevo suelo de cota baja protegido por las defensas de inundaciones, que se subdivide y entra al mercado inmobiliario. Este proceso disminuye la capacidad del humedal para regular crecidas, una de sus principales funciones, al modificar las condiciones naturales de escurrimiento del agua. (García, 2016)

En la actualidad, el único transporte fluvial de pasajeros de la MRI que une el barrio Alto Verde con Puerto Piojo los días de semana se encuentra –desde hace muchísimo tiempo- en vías de formalización. Desde el momento que al señor Gomez<sup>24</sup> se le ocurrió construir una canoa para 10/12 personas y hacer el cruce desde el barrio al puerto, los Boteros de Alto Verde<sup>25</sup> tuvieron varios desafíos: cambiar las canas a remo por embarcaciones a motor<sup>26</sup>, la suspensión del cruce por la aplicación del protocolo portuario, la puesta en marcha de una iniciativa de integración al servicio de turismo<sup>27</sup> y los constantes impulsos para mejorar los puntos de embarque<sup>28</sup>, entre otros.

Más allá de buenas intenciones e iniciativas parlamentarias<sup>29</sup> “el transporte fluvial se orienta más a responder a los intereses turísticos y recreativos en general. Santa Fe cuenta con el servicio comercial empresa privada Catamarán “Costa Litoral” que realiza salidas frecuentes los fines de semana”<sup>30</sup>

La otra opción son los paseos náuticos Guardianes del río en la embarcación la Ribereña. Nacido de un proyecto de extensión de interés social de la UNL orientado

---

24- Según cuenta el vecino Elbio Monzón en <http://www.fadu.unl.edu.ar/lidem/entrevistas/>

25 -Agrupación Boteros de Alto Verde

26-<http://notife.com/41863-los-boteros-de-alto-verde-cambiaran-canoas-por-lanchas/>

27 -Turismo en alto verde <https://altoverdecity.es.tl/>

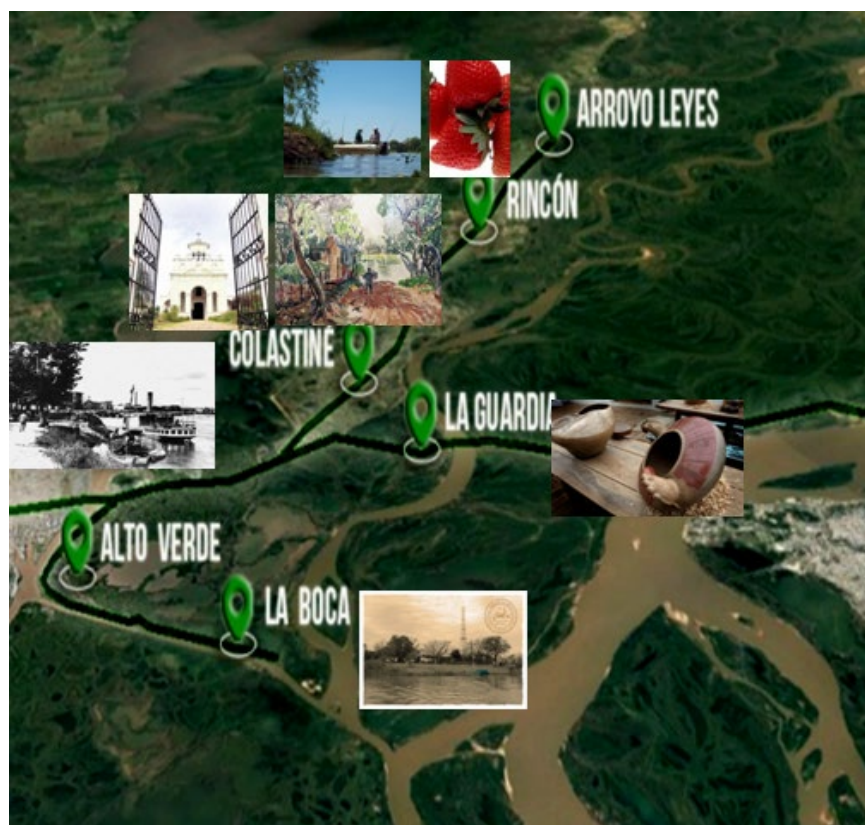
28 -<https://www.unosantafe.com.ar/calzados/impulsan-mejoras-los-puntos-embarque-los-boteros-alto-verde-n1314634.html>

29 -<http://www.nuestromar.org/65367-10-2017/proponen-un-transporte-p-blico-fluvial-entre-paran-y-santa-fe-alternativa-colectivos> Un proyecto legislativo presentado en el Congreso de la nación pide al Poder Ejecutivo realizar “estudios de factibilidad técnica, económica y ambiental que permitan estudiar la conexión fluvial para establecer una alternativa pudiendo hacer más fluida la conexión entre Paraná y Santa Fe y permitiendo potenciar la hidrovía”

30-Monti y Neil, 2012

## UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

al reconocimiento y valoración del patrimonio natural y cultural de Alto Verde, y a la ampliación de opciones laborales para los alumnos de la Escuela O. Rupp así capacitados<sup>31</sup>. La oportunidad generada por el equipo de extensión se materializó en 2015 en una alternativa laboral concreta, la concesión de paseos náuticos en la embarcación La Ribereña del SAFETur. Hoy Guardianes del Río es un emprendimiento social de turismo náutico que aspira a ser sustentable, articulando la inclusión social y laboral de jóvenes del barrio Alto Verde en actividades de este sector productivo con el cuidado del ambiente insular.<sup>32</sup>



Finalmente, esta cultura de la costa o cultura insular cuenta con una vasta producción artística con “distintas miradas que recrea el arte sobre el paisaje costero a través de la acción de los artistas, como modos de ver y representar, de percibir sensaciones y expresar emociones, pero también de producir imágenes que van construyendo una definición cultural de ese territorio, que se constituye como paisaje en la medida en que es observado y apreciado por alguien” (Muller, 2011). Se trata de pintores – especialmente acuarelistas-, escultores, escritores y músicos que han nutrido el imaginario “litoraleño” o “costero” con su importante obra. Supisiche, Matías Molinas,

31- [http://www.santafeturismo.gov.ar/media/DocumentoA4\\_Paseos\\_nauticos\\_2016\\_VF\\_2.pdf](http://www.santafeturismo.gov.ar/media/DocumentoA4_Paseos_nauticos_2016_VF_2.pdf)

32 -[http://www.santafeciudad.gov.ar/noticia/paseos\\_nauticos\\_otra\\_opcion\\_para\\_disfrutar\\_ciudad](http://www.santafeciudad.gov.ar/noticia/paseos_nauticos_otra_opcion_para_disfrutar_ciudad)

## UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

Pucinelli, Arancio, el Kiwi, Saer, Birri, Guaraní, entre otros inspiraron sus obras en estos territorios que hoy las evocan.

### Itinerarios fluviales en la MRI

El turismo sustentable como estrategia de desarrollo es el tema sobre el que se constituye en 2014 una Mesa Técnica Política de articulación y colaboración Universidad-gobiernos locales en la MRI Santa Fe, San José del Rincón y Arroyo Leyes, con el acompañamiento del gobierno provincial<sup>33</sup>.

El proyecto itinerarios y travesías (Mines, 2014) se plantea con el objeto de integrar un desarrollo del turismo fundado en el patrimonio natural y cultural que se pueda modelar a partir de trenzar –como los canales que definen nuestro río- circuitos temáticos accesibles, rutas tierra – agua, itinerarios artísticos, experiencias de interpretación del paisaje, que den sentido articulando una trama de actividades en un marco regulatorio claro tanto para inversores como para gobernantes que garantice la protección de los recursos, la singularidad y exclusividad de ciertos productos así como la continuidad del proceso de desarrollo económico y su distribución en la comunidad local.

El involucramiento en el desarrollo del emprendimiento náutico Guardianes del río/La Ribereña<sup>34</sup> está permitiendo proponer y llevar adelante diferentes itinerarios fluviales que hacen de la movilidad fluvial una opción concreta tanto como transporte de pasajeros, diversificación de la oferta turística, catalizador de mejoras en el espacio público y activador de políticas públicas en relación a la movilidad, la gestión de riesgo y la habitabilidad de territorios insulares.

El trazado estratégico de estos itinerarios, actividad que pone en relación arquitectura, ciudad y turismo en un ambiente insular, se vuelve instrumento analítico y proyectual responsable del diseño del espacio para un turismo sustentable, comunitario, inclusivo.

### Discusiones y aportes en el campo disciplinar

La relación arquitectura, ciudad y turismo, por lo menos en el caso de nuestra región, no viene siendo reconocida como un tema de interés académico -y mucho menos- como una especialidad disciplinar objeto de estudio y desarrollo.

El deseo de cambio de lugar, de ir al encuentro de otros paisajes, verdadera esencia del viaje turístico, abre oportunidades de investigación, reflexión crítica y proyecto para nuestra disciplina. “Si bien puede caracterizarse como un fenómeno social, económico y cultural benéfico para los agentes que lo constituyen y para las

---

33 -<https://www.unl.edu.ar/extension/microregioninsular/>

34 -PEIS 2011 Guardianes del río: jóvenes al cuidado del patrimonio natural y cultural de las islas; PEIS 2013 Guardianes del río: trabajo sustentable para jóvenes interpretes del patrimonio de Alto Verde e Islas y AET 2018 Guardianes del río: educación para el fortalecimiento de la identidad insular. FADU/UNL, Dirección: Mines, Patricia.

## UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

localidades que en él participan, también puede contribuir a intensificar las tensiones socioculturales, la dependencia económica y la degradación ambiental (Puczko & Ratz, 2000; Urry, 2000) ... el turismo acaba por materializar las contradicciones del modelo [capitalista] socioeconómico (Coriolano, 2006)<sup>35</sup>.

La expresión espacial y proyectual de estas contradicciones, los impactos, los estudios histórico-urbanos, la construcción de imaginarios, el paisaje, el diseño de equipamientos e infraestructuras, la movilidad, la planificación urbana y estratégica son algunos de los temas desarrollados en contextos europeos, mucho menos frecuentes en el caso argentino.

Desde el desarrollo sustentable aplicado al turismo, Sachs (1993;1995)<sup>36</sup> propone una ampliación de los tres pilares de la sustentabilidad, identificando aspectos relevantes del modelo aplicado a un territorio. Pesci (2009) en el proyecto "Camino del gaucho"<sup>37</sup> retoma estas dimensiones y las traduce en términos de campos para el proyecto turístico sustentable.

En nuestro medio, la transversalidad e integralidad que ofrece esta perspectiva es aplicada en un caso concreto de turismo náutico de interpretación Guardianes del río en el marco del desarrollo de itinerarios fluviales en la Micro Region Insular: campo de batalla, en donde desde la extensión universitaria se ponen a prueba los alcances disciplinares. El involucramiento en el diseño multidisciplinar y estratégico de estos productos turísticos sustentables está permitiendo incorporar valor agregado, diversificar la oferta turística con el diseño de nuevos recorridos con la comunidad anfitriona. La articulación de actores, el cuidado e interpretación del territorio, el aumento la conciencia del riesgo hídrico y la resiliencia son parte de una mejor convivencia con el río en la que nuestro aporte viene siendo valorado por la comunidad en general. La sistematización como parte de la oferta académica o la definición de una línea de investigación al interior de la disciplina es aún parte de un campo en lenta y fatigosa construcción.

## Bibliografía

AMAR, G. (2011) Homo Mobilis. La nueva era de la movilidad. La crujía ediciones. Argentina

BERTUZZI, M.L (2011) Paisaje, agua, historia y proyecto. Claves para pensar la Costa en COLLADO, Adriana (compiladora) 2011. El Corredor de la Costa. Conformación del paisaje y reconocimiento de sus recursos culturales. Ediciones UNL, Santa Fe, Argentina. diciembre de 2011

BOULLÓN, R. (1985) Planificación del espacio turístico. Trillas, Mexico.

---

35 -Rodrigues Marins, S., V. Feder Mayer, V y Fratucci, A. C. (2014) de la Universidad Federal de Brasil, analizan los impactos percibidos del turismo en un estudio comparativo con residentes y trabajadores del sector en Rio de Janeiro.

36 -Tarlombani da Silveira (2005)

37- Pesci (2009) desarrolla las dimensiones de Sach en el proyecto MAB 11 Camino del gaucho.

## UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

BURKART, R, Bárbaro, N.O. Sanchez, R.O y Gomez D. A (1999) Eco-regiones de la Argentina. Administración de Parques Nacionales, Secretaría de Recursos Naturales y Desarrollo Sustentable. 42pp

CANDILIS, G. (1973) Arquitectura y urbanismo del turismo de masas. Editorial Gustavo Gili. Barcelona.

CHIAPERO, C., Supiciche y Ortíz, (2006) La ruta de los poblados históricos de la costa santafesina, ponencia en el VIII Congreso Internacional de Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico y Edificación Buenos Aires y Salta, Argentina.

COCCIA, L. (2012) Architettura e turismo. Milano: Editoriale Franco Angeli

COLLADO, A. (compiladora) (2011) El Corredor de la Costa. Conformación del paisaje y reconocimiento de sus recursos culturales. Ediciones UNL, Santa Fe, Argentina.

GALLOPÍN, G. (2006) Los Indicadores de desarrollo sustentable: aspectos conceptuales y metodológicos. Ponencia realizada para el seminario de expertos sobre indicadores de sostenibilidad en la formulación y seguimiento de políticas Biblioteca Virtual Ponencias FODEPAL. Agosto 2006, Santiago de Chile

GARCIA, D. Mines, P, Mihura, E. Sato, R. (2016) Secar el humedal: el proceso de degradación de las funciones y servicios ecosistémicos en la micro región insular de Santa Fe, Rincón y Leyes Resumen aprobado en el II Congreso Latinoamericano sobre Conflictos Ambientales, 2016, San José, Costa Rica

Gobierno de la Provincia de Santa Fe (2000) Alto Verde entre las defensas: Manual de educación ambiental. SUPCE-SUCCE-PPI-AR 4117- BIRF Programa de educación y sensibilización ambiental Alto Verde.

HIERNAUX-NICOLAS, D.(2008) El giro cultural y las nuevas interpretaciones geográficas del turismo GEOUSP Espacio e tempo. San Pablo, n23, pp177-187

LASH, S y Urry, J (1998) Economía de signos y espacios Sobre el capitalismo de la posorganización, Buenos Aires, Amorrortu. Pag, 349 a 371

MATA OLMO, R. (2013) Turismo y paisaje. Reflexiones a propósito de una estrategia de turismo sustentable de la provincia de Chubut-Argentina. Breves contribuciones del Instituto de Estudios Geográficos. Universidad Nacional de Tucumán. N24. Recuperado en <http://ojs.filo.unt.edu.ar/index.php/bcieg/article/view/139/>

MINES, P. (2014) Itinerarios y travesías. Trabajo final Curso de Turismo sostenible y desarrollo local, ciclo académico octubre 2014-mayo 2015 de DELNET, Programa de Empresa, Microfinanzas y Desarrollo local (EMDL) del International Training Centre of the International Labour Organization (ITCILO)

MONTI, C. y Neil. C (2012) Experiencia de Gestión en Turismo Santa Fe-Parana; Dos Ciudades Un Destino <http://sedici.unlp.edu.ar/>

PAOLI, C y Schreider, J. (2000) El río Paraná en su tramo medio. Contribución al conocimiento y prácticas ingenieriles en un gran río de llanura. Prologo tomo I. Centro de Publicaciones UNL, Santa Fe

## UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

PESCI, R. (1995) La Arquitectura del Ambiente, Revista Ambiente N°66, Fondo editorial Cepa, La Plata1

----- (2009) "Camino del gaucho" Paisaje Cultural y Desarrollo sustentable, un camino de oportunidades y cooperación para el Mercosur. Recuperado en <http://www.icomos.org.ar/blog/2009/08/06/paisajes-culturales-en-argentina/>

PIÉ I NINOT, R y Rosa Jiménez, C. (2014) Turismo liquido. Instituto Hábitat Turismo Territorio a través de Iniciativa Digital Politécnica (UPC) Universitat Politècnica de Catalunya y Universidad de Málaga

PIÉ I NINOT, R. (2015) Investigar sobre la arquitectura del turismo. Cuatro notas para no perderse, QRU: quaderns de recerca en urbanisme, ISSN-e 2385-6777, N°. 5-6, 2015, pág. 14

PIÉ I PINOT, R y Vilanova, J. (2017) La arquitectura del turismo Investigar desde el proyecto MISCELÁNEA | 10\_Planur-e | Invierno 2017

RODRIGUES MARINS, S, Feder Mayer, V y Fratucci, A. C. (2014) Impactos percibidos del turismo. Un estudio comparativo con residentes y trabajadores del sector en Rio de Janeiro- Brasil Universidad Estadual de Ceará Fortaleza/CE, Brasil Universidad Federal Fluminense Niterói/RJ, Brasil, Publicado en SciELO - Scientific Electronic Library Online

TARLOMBANI DA SILVEIRA (2005)

ZAMUDIO VEGA, L. (2013) Arquitectura y turismo. La arquitectura como reclamo turístico. Urbano, vol. 16.mun. 28. Noviembre 2013. Pp 28-67. Universidad del Bio Bio. Concepción, Chile.

UNTWO (2017)