

## CIUDADES INTERMEDIAS. ALCANCES DE LA DENOMINACION. Santa Fe-Paraná ¿En el inicio de la consolidación metropolitana?

**Mg. Arq. Mirta SOIJET, & Mg. Arq. Miguel RODRIGUEZ**

Oficina Estudios Urbanos. Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional del Litoral. Argentina

[mirsoi@hotmail.com](mailto:mirsoi@hotmail.com)

[msrodriguez@fadu.unl.edu.ar](mailto:msrodriguez@fadu.unl.edu.ar)

### RESUMEN

El caso Santa Fe-Paraná tiene como característica relevante la doble centralidad de dos ciudades intermedias, conformando un sistema susceptible de denominarse "metropolitano" a partir de la presencia de las cabeceras muy interrelacionadas, capacidad de autogestión del área para asumir emprendimientos infraestructurales de magnitud, existencia de desbordes de alta especificidad funcional y un avance en articulaciones institucionales y administrativas entre las distintas jurisdicciones.

Los resultados del Censo 2010 muestran que la Región ha sobrepasado el millón de habitantes. Esta situación amerita una profundización de la mirada, para comprender su estado en el momento en que se concreta tal "salto" cuantitativo.

Se puede hablar de la continuidad de un tránsito desde la ciudad monocéntrica hacia un modelo de organización en el que pueden definirse pautas en su proceso de reestructuración territorial que claramente involucra a las ciudades centrales, la integración de nuevas áreas a la aglomeración y la consolidación de algunos subcentros metropolitanos, con capacidad de influencia en la estructura integral.

Palabras clave: ciudades intermedias /Santa Fe-Paraná

### ABSTRACT

The relevant characteristic of the case Santa Fe-Paraná is its double centrality with two intermediate cities, forming an urban system that could be called as "Metropolitan" thanks to the presence of the highly interrelated headers, its self-management capacity to undertake infrastructure facilities of big magnitude, urban overflows of high functional specificity and a sort of progressive institutional and administrative joints between corresponding jurisdictions.

2010 Census results show that the region has surpassed one million inhabitants. This situation is asking for a deeper insight, to understand their status at the time that such quantitative "leap" occurs.

We may speak of the continuity of a transition from the monocentric city towards an organizational model in which can be defined patterns in its process of territorial restructuring that clearly involves both central cities; the integration of new areas to agglomeration and the consolidation of some metropolitan sub-centers with capacity to influence the integral structure.

Keywords: intermediate cities / Santa Fe-Paraná

## 1.PRESENTACION

Los avances presentados en esta propuesta corresponden al Programa Taller de Estudios Metropolitanos que está siendo desarrollado en el marco de la Convocatoria 2011, CAID, Universidad Nacional del Litoral, Argentina. Se trata, a su vez, de una nueva instancia de avance y actualización de antecedentes producidos por en el ámbito de la Oficina de Estudios Urbanos donde se localiza el Observatorio del Área Metropolitana Santa Fe-Paraná (<http://www.metrociudades.com.ar>).

Se intenta, con estas presentaciones, continuar profundizando la vocación del Observatorio de ser un espacio en el que se encuentran disponibles herramientas eficientes para concretar análisis espaciales con el fin de comprender complejos y dinámicos procesos urbano-territoriales.

## 2.INTRODUCCIÓN

Existen interesantes antecedentes de estudios (y propuestas) referidos a la organización del sistema de ciudades en Argentina que dan cuenta de la cantidad, características y distribución de las ciudades intermedias. Es posible que el marco teórico haya estado siempre perfilado a partir de los estudios de Racionero (1978) y sus referencias al rol del sistema de ciudades como difusor del desarrollo.

Cobran importancia a los fines de este trabajo las indagaciones desarrolladas por el Dr. en Geografía Juan A. Rocatagiatta (1995) que pueden ser sintetizados en sus difundidos cartogramas que muestran el modelo histórico, el tendencial y el de futuro. Este autor destaca el papel que tienen las infraestructuras para ese desarrollo. En sus esbozos de un modelo espacial futuro expresa que “Las ciudades intermedias, de mayor dinámica en las últimas décadas, serán las protagonistas de una nueva organización territorial”.

En un momento diferente, en lo que se refiere a la consideración de la planificación como política de estado, el Programa Argentina Urbana (2011)<sup>1</sup> sostiene que “En las últimas décadas, el estrato de ciudades que más creció es el que se ubica entre los 50 mil y 500 mil habitantes que, en términos generales, coincide con las ciudades intermedias” y establece, en base al estudio de variables referidas a infraestructuras y servicios y actividad económica, una organización del sistema urbano reconociendo: nodos internacionales (cantidad 1), nacionales (cantidad 4), regionales (cant. 18 con una población promedio de 294.184 hab.), subregionales (cant. 82 con una población promedio de 52.651 hab.) y microrregionales (cant. 757 con una población promedio de 8.418 hab.). Las categorías regionales y subregionales acumulan el 29 % de la población urbana y si les agregamos los microrregionales se llega casi al 50 %. La otra mitad está concentrada en el nodo internacional (Buenos Aires) y los nacionales (Córdoba, Rosario, Mendoza y Tucumán).

Estos datos muestran que la mitad de la población urbana del país (en el que la población urbana ha sobrepasado el 90% del total) vive en ciudades intermedias.

El caso Santa Fe-Paraná (una de las metrópolis regionales<sup>2</sup> aludidas), tiene como característica relevante la doble centralidad de dos ciudades intermedias, conformando un sistema susceptible de denominarse “metropolitano” a partir de la presencia de esas cabeceras con un alto nivel de interrelación –física, social, económica, productiva, etc.- entre ellas, una cierta capacidad de autogestión del área para asumir emprendimientos infraestructurales de magnitud, la existencia de desbordes de alta especificidad funcional y cierto avance en articulaciones institucionales y administrativas entre las distintas jurisdicciones gubernamentales. Comprende, además, pequeñas localidades aglomeradas que se constituyen en espacios de descentralización y desborde de usos especializados, además de vivienda permanente y finisemanal: áreas industriales, aeropuerto, facultades, escuelas agrotécnicas, cementerios y actividades recreativas.

Su territorio es un valle ocupado por urbanizaciones que incluye diversas islas y bancos, con cursos y lagunas interiores. Esta particularidad: la presencia de un gran río y la materialización de una conexión lineal sobre una franja de escaso ancho y de frágil estabilidad, es en realidad la que define la duplicación mencionada ya que deja a cada localidad en una orilla diferente.

Queda definido un ámbito urbano-rural que reconoce una estrecha interrelación entre núcleos urbanos diferenciados internos a la delimitación establecida por centros terminales y con dos ciudades cabecera:

-El Gran Santa Fe (como área “ampliada” establecida por el Instituto Nacional de Estadística y Censos -INDEC-) está conformado por Santa Fe -incluyendo áreas identificables por sus particularidades como La Guardia y

---

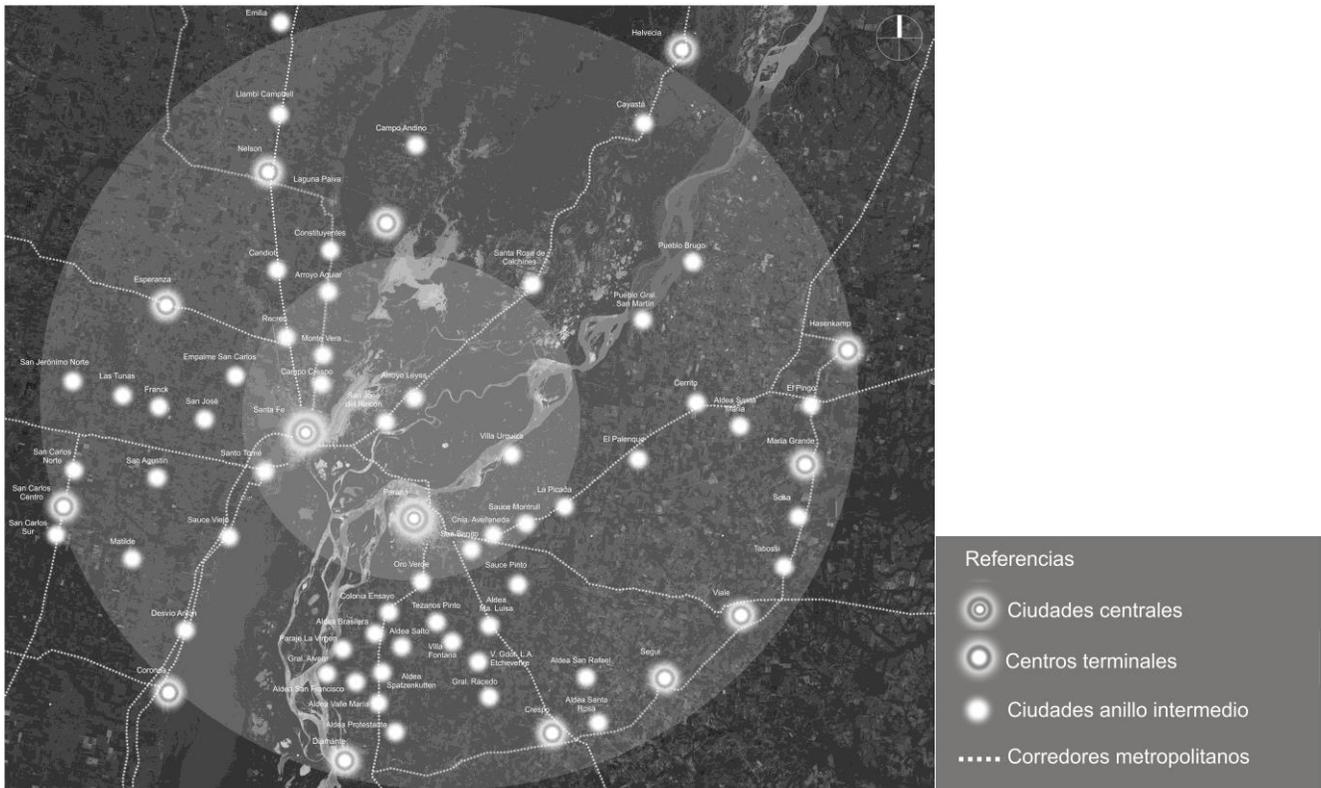
<sup>1</sup> El Programa Argentina Urbana (PAU) se desarrolló en la Subsecretaría entre los años 2007 y 2011, como parte del PET y en el marco de convenios desarrollados con la Corporación Andina de Fomento, la Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires y la Comisión Nacional de Actividades Espaciales.

<sup>2</sup> Llamadas también de tercer orden o aglomerados metropolitanos del interior.

Colastiné - por Santo Tomé y Sauce Viejo con Villa Adelina (como expansión sur), Recreo y Montevera (expansión norte), San José del Rincón y Arroyo Leyes y el Paraje Los Zapallos que jurisdiccionalmente corresponde a Santa Rosa de Calchines (expansión este).

-El Gran Paraná por Paraná, San Benito, Colonia Avellaneda y Sauce Montrull (expansión este) y Oro Verde (como expansión sur).

-El esquema regional se completa internamente a las ciudades terminales con un anillo intermedio conformado, predominantemente por pequeñas localidades de base eminentemente rural.



Localidades del área de estudio. Elaboración Mirta Soijet sobre imagen satelital de Google Earth. Operadora Victoria García. 2011

Los resultados del Censo 2010 muestran que la Región Metropolitana Santa Fe-Paraná -en estudio- ha sobrepasado el millón de habitantes. Se puede decir que esta situación le otorga una nueva condición al área, que en nuestro caso, amerita una profundización de la mirada, para comprender el estado de situación, en el momento en que se concreta tal “salto” cuantitativo.

Este planteo inicialmente dilemático pretende interpelar el estado actual del proceso de transformación del área de estudio tanto como el rol que la misma desempeña en los distintos sistemas de ciudades (local-global).

Estas particularidades permitirían reconocer una nueva categoría de aproximación a los estudios urbanos al definirse como un área metropolitana conformada por ciudades intermedias.

Se busca fundamentar la categoría mencionada partiendo de que el concepto *metropolitano* califica al área en relación a las características de su proceso de urbanización y su dinámica (“crecimiento de áreas periurbanas, extensión de los movimientos pendulares diarios alrededor de las grandes ciudades, la urbanización policéntrica, ocupación difusa sobre el suelo rural, en sus límites exteriores donde la suburbanización, la polarización social, la segregación residencial y la fragmentación de la estructura urbana aparecen como rasgos destacados de una nueva geografía y por nuevas urbanizaciones en vacíos interiores de la ciudad central, producto de la reconversión de usos productivos”) mientras que la condición de *intermedia* refiere a su posicionamiento y relacionamiento en el sistema urbano (aglomerado, regional, nacional, global... etc.) tanto desde la perspectiva de su magnitud como de su capacidad para acoplarse a la red que las conecta a los flujos

de circulación del capital, toma de decisiones, etc. y que a la postre es la que sostiene las condiciones de desarrollo para el territorio.

En este contexto, la contribución central de este trabajo es, en lo general, la de ampliar la visión de las ciudades intermedias para reconocer sus características (funciones, roles, etc.) en sistemas urbanos con cierto nivel de complejidad. Y, en lo particular, reconocer la dinámica del área a partir de la evolución de algunos de sus componentes estructurales a través del seguimiento evolutivo de ciertas variables territoriales y socio-demográficas utilizando mayoritariamente fuentes censales y observaciones de imágenes luego corroboradas in situ o por indagaciones particularizadas.

La ponencia se estructura en seis partes, que incluyen: la breve presentación (I) y la introducción (II) donde se han presentado la hipótesis de trabajo, el objetivo y la metodología a desarrollar. En el siguiente apartado se define el marco teórico (III); luego se presenta y caracterizan las dinámicas en el caso de estudio (IV) porque son justamente las que colaboran a la comprensión de la condición presentada y para terminar, se incluyen las conclusiones (V) más relevantes alcanzadas, junto con algunos lineamientos de trabajo futuro.

### **3.MARCO TEÓRICO**

#### **3.1.Áreas metropolitanas y ciudades intermedias.**

Las nociones de metrópoli y área metropolitana se originan a principios del siglo XX, en referencia a los dinámicos y potentes procesos de crecimiento urbano presentes en las grandes ciudades europeas y norteamericanas (Capel, 2003). Tal apreciación no desconoce las transformaciones de la cultura urbana en décadas previas y recogidas principalmente en la obra de Benjamin.<sup>3</sup>

A su vez, y como un regreso desde estos recorridos “globalizantes”, los elevados porcentajes de población urbana y los problemas de las grandes ciudades llevan a mirar hacia las *ciudades intermedias* (Llop, 1999). Frente al panorama descrito parece importante “estudiar” las ciudades no tan grandes y complejas del mundo ya que las organizaciones internacionales y en ámbitos académicos o profesionales han concentrado los estudios, análisis, y debates de las propuestas en torno a las grandes ciudades.

Se trata de mirar hacia las ciudades que siendo de tamaño o talla mediana tienen funciones de mediación e intermediación entre los territorios donde ellas están ubicadas, y las redes, flujos, ciudades, y procesos de mayor escala, que hoy están condicionados por la globalización o mundialización económica, cultural y política del mundo. Y así acercar el análisis y fruto de él las propuestas de actuación, a los territorios y sus pobladores. Ampliar el campo de visión del mundo y de su urbanización, viendo más allá de la escala urbana, ya que son esas ciudades las más ligadas a los espacios rurales, naturales, y territoriales.

La categoría *ciudades intermedias* (Llop Torne 1999, Bellet y Llop 2003: 2004) o *ciudades de tamaño medio* (Bolay y Rabinovich 2004), refiere a un tipo de ciudad que además de poseer una condición intermedia en términos cuantitativo (población/superficie), despliegan unos roles de intermediación entre las distintas escalas territoriales en las que se producen los procesos y transformaciones contemporáneos (Pulido 2004: 2006). Es posible entonces pensar que es allí donde se producen las demandas más exigentes y se generan aquellas respuestas más creativas e innovadoras frente las problemáticas emergentes. En efecto, las dos terceras partes de la población mundial (66%) viven en ciudades de menos de 1 millón de habitantes mientras que en América Latina el crecimiento poblacional de las ciudades primadas ha decrecido en favor de las ciudades de tamaño medio (Valladares y Prates Coelho, 1995).

Asumiendo con cierta flexibilidad las variables sugeridas por Llop y Bellet para caracterizar a las ciudades intermedias, se considera posible explicar el área de estudio del presente trabajo como una constelación de centros urbanos - con cierto nivel de aglomeración en algún caso - que comparten esta condición tanto en su consideración individual como conjunta.

Los aspectos que se señalan a continuación pretenden darle justificación a la inclusión de nuestra área de estudio en la categoría de ciudades intermedias:

---

<sup>3</sup> Benjamin, Walter: *Paris, capital del siglo XIX*, en Poesía y Capitalismo, Iluminaciones II, Taurus, Madrid, 1998

- El área, resultado de un incipiente proceso de metropolitanización se expresa morfológicamente como una constelación de centros urbanos, algunos de ellos aglomerados. Sus dos ciudades mayores son cabeceras por su condición de capitales provinciales y también por ser los principales proveedores de servicios urbanos. Ninguna de las dos supera los 500 mil habitantes.
- Ninguno de los centros urbanos que componen el área puede ser considerado como autosuficiente lo que exige una fuerte interdependencia entre ellos y con el territorio inmediato.
- La mayoría de los centros exhiben un nivel significativo de especialización relacionado con algún rol que complementa el funcionamiento del área como productora de materias y bienes y/o proveedora de servicios para el territorio circundante.
- Individual y colectivamente dependen para su desarrollo integral de las condiciones de conectividad, en algunos casos interna y en otros, externa.
- El área posee cierta 'identidad' –fuertemente relacionada con la localización geográfica, su particular paisaje – que no atenta en desmedro de las 'identidades' o roles particulares y su condición de localización en la confluencia de rutas macroregionales este-oeste (corredores viales de Brasil a Chile) y norte-sur (Hidrografía Paraguay-Paraná).
- Reconocen un alto potencial para la innovación no solo por las tradición cultural del propio área sino porque a partir de esto mismo ésta se constituye en sede de centros universitarios relevantes para el sistema nacional de educación superior.

### **3.2. Espacio de los lugares y espacio de los flujos. Redes.**

Castels, citando y coincidiendo con Harvey, sostiene en 1997 la hipótesis de que es el espacio el que organiza al tiempo en la sociedad red. Ambos términos transformados bajo el efecto combinado del paradigma de la tecnología de la información y de las formas y procesos sociales inducidos.

Según Harvey el "régimen de acumulación flexible" se caracteriza por una flexibilización de los procesos laborales, los mercados de mano de obra, los productos y las pautas de consumo tendiente a una aceleración del tiempo de producción y de consumo. Koolhaas también refiere a la acumulación flexible cuestionando los modelos construidos sobre delimitaciones territoriales y sostiene que cuanto más flexibles e inarticuladas son las estructurales locales, más estable es el sistema global.

Y este "proceso" en que se transforma lo urbano, reconoce como antecedentes "estáticos" las referencias teóricas provenientes del ámbito de la economía urbana como son los modelos de Christaller (1933), Lösch (1954) y Von Thünen (1966) para derivar en una supuesta situación donde los términos, incluso la agricultura, son "móviles" (Fujita, Krugman, Venables, 1999).

En este nuevo contexto, puede plantearse la existencia de un escenario de reestructuración de los territorios que apunta en dos direcciones convergentes, y en el cual se generan tanto procesos de concentración de ciertas actividades en la ciudad central como de desconcentración en zonas metropolitanas, actuando ambos espacios desde una perspectiva complementaria y no contrapuesta que generan un complejo escenario asociado a la transformación de los espacios centrales y no centrales.

### **4. DINAMICAS TRADICIONALES Y RECIENTES**

En un paper inédito (1995) y en referencia a un abordaje urbano concreto, el arq. Adrián Caballero, formula una serie de hipótesis que define como directrices para el estudio del caso. Su enunciación, sin embargo, permite comprender ciertos aspectos estructurales comunes a las ciudades de reciente formación<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Este concepto es usado por la Arq. Isabel Martínez de San Vicente, en "La naturaleza arquitectónica de las ciudades de reciente formación", Cuaderno del CURDIUR N° 6 en alusión a la conformación o profunda transformación que se produce como consecuencia de los cambios en el sistema productivo que marca del ingreso de Argentina en los mercados internacionales, en las últimas décadas del siglo XIX cuando evolucionan desde la ciudad instrumento de la conquista o asiento del poder a su condición de ciudad como instrumento de puesta en producción del territorio.

Tanto en su proceso de construcción como en su estructura física se reconoce:

- las instalaciones de la infraestructura económica como elementos decisivos y de alta permanencia al que se vinculan grandes instalaciones productivas.
- el crecimiento del área urbanizada como consecuencia de un proceso de base especulativa que establece un modelo de ciudad de extensión ilimitada y escasamente preconfigurado con tendencias dispersivas.
- la verificación de un fenómeno de sustitución en las áreas centrales aplicado predominantemente a los tipos edilicios residenciales.

Sin embargo dinámicas urbanas locales acontecidas en la década 2003-2013, han sumado a la expansión de los trazados, una serie de transformaciones estructurales en estas ciudades de la pampa húmeda y del litoral fluvial que exponen en el estado actual, la resultante espacial del acelerado crecimiento de las superficies construidas, tanto como de las áreas urbanizadas, al que se suman también los cambios en las lógicas de localización de equipamientos, de grandes usos parcelarios en general, y de las infraestructuras de soporte. Estos procesos se han desplegado con nuevas modalidades, habilitando a pensar en la prefiguración de un escenario territorial futuro, cuyo conocimiento sea capaz de construir nuevas herramientas para la toma de decisiones. Su identificación y caracterización supone contribuir a la elaboración de posibles políticas de ordenamiento, aplicables a la particular naturaleza del fenómeno metropolitano de ciudades intermedias presentado.

En una aproximación más desagregada hacia la identificación de los procesos mencionados, se revelan temas representativos que describen las transformaciones espaciales en análisis y que permitirán definir nuevas hipótesis.

Entre ellos, se mencionan los siguientes:

- importantes procesos de sustitución y densificación en las áreas centrales y pericentrales.
- nuevas áreas residenciales periféricas, que como característica de los procesos de expansión se manifiestan en dos direcciones: la periferia residencial elegida por sus cualidades y que al construirse refuerza sus rasgos de exclusividad y las grandes operaciones unitarias de gestión pública.
- construcción y recuperación de grandes piezas dotacionales de escala urbana y metropolitana: los nuevos equipamientos y la reconversión de espacios obsoletos, para usos gestionados (industrial y logístico), tanto como para atender aumento y diversificación de demandas (salud, administración, educación, cultura, hotelería, recreación y comercio).
- definición y ejecución de sistemas infraestructurales de movilidad imprescindibles para el intercambio, cuyas tendencias a la intermodalidad, optimización y especialización ingresan en el debate político-técnico desde la perspectiva de la integración regional y en el Mercosur.
- concientización y abordaje de las problemáticas del riesgo como construcción humana y nuevo enfoque de la sustentabilidad.
- revalorización del paisaje ribereño, cuestión común a ambas ciudades centrales y su hinterland que se manifiesta en fuertes tensiones de desarrollo hacia las zonas costeras y conflictos público-privados.
- identificación y abordaje de problemáticas de alcance interjurisdiccional (tratamiento de residuos, aumento del delito y la inseguridad, entre otros)
- surgimiento de áreas con cierta especialización funcional: cordón fruti-hortícola (A. Gallardo, MonteVera, Laguna Paiva), residenciales barrios privados (zona norte de Sto. Tomé, borde costero en Paraná) y vivienda pública (Cnia. Avellaneda), corredor de la costa: RP 1y RN 168 (recreativo), grandes equipamientos (Sauce Viejo -Parque industrial y aeropuerto-, Oro Verde -centro educativo-)

#### **4.1.Sustitución en las áreas centrales y pericentrales. Nuevas centralidades.**

Las ciudades centrales (Santa Fe y Paraná), manifiestan una tendencia a la sustitución edilicia con fuerte impacto en la densificación de las áreas centrales y pericentrales, proceso conducido principalmente por la iniciativa privada a través de emprendimientos destinados al sector medio y medio-alto de la sociedad, con edificios de departamentos, muchos de las cuales cuentan con *amenities* y se promocionan bajo la categoría de *alta gama*. En este sentido, resultan también significativos los datos provenientes del sector inmobiliario en materia de actividad constructiva en la ciudad de Santa Fe, indicadores del proceso sostenido que se manifiesta con notable fuerza a partir de 2006 y que continúa hasta la actualidad.

Esto, del mismo modo, es verificable en la ciudad de Paraná, con una cantidad considerable de obras en marcha, que da cuenta del papel predominante que la lógica privada adquiere en la dinámica metropolitana, no solo como transformadora del centro sino también –como se trata más adelante- como productora de periferia residencial jerarquizada. Ambos procesos consiguen dotar o consolidar en fragmentos urbanos precisos un conjunto de rasgos, vinculados esencialmente a sus resoluciones formales y localizaciones en el entramado espacial territorial, que resultan altamente valorados en función de los ideales de estilos de vida imperantes y propician –unos por distancia, otros por *encapsulamiento*- una clara apropiación diferencial del espacio urbano por parte de los distintos sectores sociales.

Se observa además, la ampliación del área de localización de edificios en altura y la ocupación de nuevos ejes especializados, como el Boulevard Gálvez –residencial y comercialmente jerarquizado, y con elementos de valor patrimonial y paisajístico-ambiental-. Y sobre el eje avenida 27 de Febrero que limita la nueva centralidad del Distrito Puerto, se destaca la localización de grandes usos parcelarios comerciales. La tendencia a la densificación de otros ejes urbanos -especialmente del viario de estructuración interior y de carácter metropolitano que ha sido considerado en los cambios recientes de la normativa urbanística (2010)-, será verificada en la mayor o menor dinámica que alcance el proceso de sustitución futuro.

Es posible que estas actuaciones estén vinculadas económicamente a los aportes de un hinterland que valora “el ahorro en ladrillos” tanto como a la condición de intermedia de las ciudades. En tanto, la operación de la zona portuaria santafecina -en proceso de reconversión a usos urbanos de servicios: malls, hotelería, casino, torres de oficinas-, ha definido un área de atracción<sup>5</sup> diferencial, espacio de grandes inversiones a escala regional y cuyas actividades se proponen como de alcance metropolitano.



---

<sup>5</sup> En este sentido, resulta significativo su tratamiento desde la zonificación que, además de establecer el Distrito Ciudad-Puerto, rezonifica sus adyacencias definiendo en el borde norte del mismo el denominado Distrito R11, que alienta la localización del soluciones habitacionales de alta densidad y actividades compatibles, a los fines de dominar parte del *skyline* de este frente urbano de relevancia creciente. Documentos: “Mapa de modificaciones” y “Modificaciones propuestas” dentro de la propuesta de modificación al Reglamento de Zonificación vigente, año 2008.

Paraná. El área central de la ciudad, río e islas. Fotografía del Ministerio de Planificación, Infraestructura y Servicios de la Provincia de Entre Ríos. 2009



Santa Fe. Área consolidada. Foto Municipalidad de Santa Fe. 2001

#### 4.2. Nuevas áreas residenciales periféricas.

Como contracara de lo anteriormente descrito, y en coincidencia con los procesos territoriales predominantes en las áreas metropolitanas a nivel internacional, la tendencia a la revitalización y renovación del centro se combina con procesos expansivos hacia la periferia –urbana y en localidades próximas- que adquieren para el caso del AMSF-P diversas direcciones, modalidades y funciones dentro del sistema territorial.

Estas tendencias, objeto primordial de comprensión y análisis en el presente trabajo, pueden definirse para el caso de cada una de las ciudades centrales –y en términos generales-, en función de las orientaciones que involucren la puesta en el mercado inmobiliario de parcelas en barrios privados o en loteos –generalmente localizados en áreas de limitada oferta en infraestructura y servicios- y viviendas de gestión pública en localidades del AM.

La resultante es la extensión del tejido residencial apelando a patrones de baja densidad edilicia, que progresivamente consumen suelo periférico –muchas veces productivo-, requiriendo una extensión antieconómica de las redes de servicios y sobrecargando ciertas vías de comunicación. Tendencia sostenida al desplazamiento de la vivienda permanente hacia las afueras de la ciudad (tanto hacia los límites jurisdiccionales como por fuera de éstos), aumentando el tránsito urbano en corredores de otro carácter y escala.

Resultan importantes de mencionar los casos, aún potenciales de proyectos de urbanización. En Paraná, de territorios que otrora implicaron vallas a la expansión urbana: los terrenos de la Cementera –en la costa noroeste- adquiridos en 1996 por la Municipalidad y los del Ejército Argentino –en el suroeste- en trámite de conversión a condición de urbanizables mediante una operación público-privada. En Santa Fe, la propuesta de Guadalupe Norte impulsada por la Municipalidad y de la Isla Sirgadero por privados.

Las condiciones del soporte geográfico en el fragmento Norte de la ciudad de Santa Fe, permite que el proceso de urbanización adquiera características de crecimiento en *mancha de aceite*. Allí se concentran los procesos expansivos de desborde del casco urbano tradicional. Si bien el crecimiento del área efectivamente urbanizada en esta dirección ha tenido lugar mediante un proceso paulatino en la forma típica de expansión centro-periferia, ésta ha estado estigmatizado por la condición de *territorio conquistado* o *territorio de borde* en la interfase entre dos tipos geográficos bien definidos: el campo y la ciudad.

Denominada también periurbana o periferia urbana, se trata de un área de transición que se *relocaliza* y se *extiende* definiendo nuevas áreas de urbanización, en la medida que la ciudad va consolidando su tejido, siendo

sus características primordiales las carencias de condiciones (infraestructuras y servicios, primordialmente) que permitan reconocerla como medio urbano, a lo que se suma una gran heterogeneidad en los usos del suelo.

En este sector se ha verificado fundamentalmente el crecimiento del uso residencial a partir de la incorporación de vivienda de gestión pública (2500 unidades habitacionales y casi 100 hectáreas en los Planes Federales de los últimos años), caracterizada por la baja densidad. Si bien la dotación de equipamiento y la provisión de servicios en esta área comienzan a representar uno de los actuales focos de inversión pública, la ausencia de espacios de uso público y las condiciones antes señaladas persisten como los rasgos definitorios de los patrones de precariedad urbana existentes en la zona Norte de la ciudad.

Hacia las afueras de la ciudad de Santa Fe, es posible identificar al Eje Ruta Nacional N°11 que verifica la superposición de usos y equipamientos de diversa naturaleza y escala. Desde los mencionados planes de vivienda pública, industrias y talleres de diferentes escalas, comercio minorista y mayorista, hasta un equipamiento con potencial escala regional como el ex Liceo Militar Gral. Belgrano, donde el gobierno Provincial ha instalado la sede administrativa del Nodo Región 3. Todas estas actividades sumadas al tránsito pesado pasante convierten al tramo de la RN11 hasta Recreo en uno de los más congestionados del área metropolitana, problema a solucionarse parcialmente a partir de la habilitación de la autopista de circunvalación oeste, desde el distribuidor de la RP70 hasta el tramo existente en las inmediaciones del hipódromo de Las Flores, que canalizará todo el tránsito pesado que actualmente circula por dicho tramo. Por su parte, sobre el Eje Aristóbulo del Valle se detectan dinámicas diferenciadas vinculadas a la habilitación de nuevas urbanizaciones y loteos en relación a las reales demandas, una situación característica de los desbordes en áreas metropolitanas. Las condiciones territoriales de producción fruti-hortícola rentables para esa actividad en esta zona, determinan todavía alguna resistencia para que la tierra no ingrese al mercado de suelo urbano, generando que comiencen a extenderse núcleos menores ya constituidos.

El Distrito Monte Vera es un caso de esta naturaleza, que experimenta un acelerado proceso de expansión en áreas urbanas<sup>6</sup> y suburbanas (años 2006-2010), y que se caracteriza además, por ofrecer calidad ambiental y cercanía a bordes fluviales, con cierta tendencia a constituirse en núcleo especializado por estas fortalezas. En esta jurisdicción, Ángel Gallardo concentra otras ofertas de espacios recreativos y educativos especializados (vinculados a la salud física y mental), actividades que por su cercanía al núcleo central encuentran un natural espacio de desarrollo.

En esta orientación de desarrollo es preciso destacar el rol de las ciudades de Santo Tomé y Sauce Viejo que se han constituido históricamente en los de mayor gravitación del sistema, sobre el que desbordan equipamientos, infraestructuras, usos y demandas específicas que la ciudad central por diferentes motivos no ha absorbido. Los casos más relevantes son: el aeropuerto (1955); los usos industriales legislados como áreas y parques (ubicados sobre el autopista Santa Fe-Rosario hacia el sur, y en lonjas aledañas a las Rutas Nacionales N°11 y N°19); y por otra parte, la existencia de una periferia residencial jerarquizada que hoy conforma proyectos unitarios y cerrados, localizados en una superficie significativa en la expansión oeste sobre la autopista Santa Fe-Rosario.

Las dinámicas territoriales recientes generaron normativa sobre usos emergentes en muchas ciudades interiores. En el caso del ejido de la ciudad de Santo Tomé éstas habilitaron la creación de clubes de campo (1987) y de barrios cerrados (2003), y también facilitaron determinados procesos de consolidación en períodos muy posteriores a su formulación (ej. la radicación masiva de industrias en RN N° 19 en el período 2000-2010, ya definida por el Plan Director en 1979, pero que aceleró su localización a partir del año 2008 con la transformación del Eje en autovía).

El primer fenómeno citado -iniciado hace treinta y cinco años-, e incentivado por la instalación de numerosos complejos recreativo-deportivos pertenecientes a clubes tradicionales y referentes en la región, se ha fortalecido con emprendimientos de diversa magnitud donde se destaca además, la reciente incorporación de nuevas ofertas de hotelería internacional en condominio (proyecto 2010). En los últimos diez años, saliendo de los vaivenes económicos planteados por el *corralito* financiero que afectó a la economía argentina a finales del 2001, el área ha recibido inversiones que renovaron la atención sobre estos territorios expansivos. Aparecen

---

<sup>6</sup> En esta localidad se destaca el loteo *Las Moras*, compuesto por 250 lotes de 680 m<sup>2</sup> con servicios y equipamiento común (Paseo de compras, club de campo, etc.). En el año 2010 tuvo un acelerado impulso en su ocupación, encontrándose gran cantidad de obras en ejecución.

aquí: “La Tatenguita II-Pilar del Tate”, 2006 (35has); “Barrio Exclusivo Dos Lagunas”, 2006 (28has., 137 lotes); Megaproyecto “Country Club Aires del Llano”, 2007 (174has.), organizado en seis barrios (urbanizados al 2010: “Las Brisas”, “El Amanecer”, “Los Boulevares” y “La Serena”); “Las Almenas Barrio Privado”, 2009 (109 lotes); “Altos de la Ribera Country Club”, 2009 (22has., 139 lotes), que se suman a los preexistentes. En general se trata de urbanizaciones privadas, con un mercado residencial que se proyecta como el de mejor poder adquisitivo promedio de la región, disponiendo desde seguridad y vigilancia, hasta redes de servicios propios que incluyen gas natural, electricidad subterránea, agua, iluminación pública en todo el predio, y una amplia y variada oferta de *amenities*.

Sobre el valle aluvional del Río Paraná, la construcción de obras de defensas contra inundaciones (1993), precipita la definición de una periferia suburbana abierta hoy denominada *zona de la costa* que comprende localidades como Colastiné Norte y San José del Rincón, consolidadas a partir de la acelerada urbanización y ejecución de viviendas finisemanales y permanentes. El sector se fue estructurando en forma de peine a partir de la RP N° 1, pero los loteos que se conformaron en este área por el pasaje de tierra rural a urbana se realizaron sin una planificación general, sin la evaluación del impacto ambiental, sin exigir el completamiento de servicios e infraestructuras, ni la continuidad de calles internas o la posibilidad de estructurar alternativas para el tránsito sobre el Eje RP N°1, hoy colapsado.<sup>7</sup> Actualmente este mismo proceso se repite en un área más distante del centro, en la localidad de Arroyo Leyes, donde se destaca particularmente el loteo *Jardines de la Costa* (2009), de 62 hectáreas, compuesto por 550 lotes de 600 a 1400 m<sup>2</sup> de superficie. Y de menor envergadura, los desarrollos inmobiliarios de *Fincas del Rincón* (248 lotes), *Portal del Leyes* (130), *Estancia el Ombú* (160), *Don Carmelo* (85), *Los Álamos I y II* (120), *Tierra Alta* (41), entre otros más. Los loteos realizados en los últimos años presentan una alta dinámica inmobiliaria<sup>8</sup>, en varios casos con todas las parcelas vendidas, pero con diferentes grados de ocupación efectiva.<sup>9</sup>

En la ciudad de Paraná las orientaciones expansivas han consolidado las tensiones que se establecen hacia pequeñas ciudades del aglomerado (en las que se desarrollan actividades complementarias a la ciudad central), por densificación de los parcelamientos existentes y habilitación de nuevos.

Algunas ya se habían manifestado con anterioridad como el crecimiento en *mancha de aceite* en la zona sur del ejido, alentado por la accesibilidad a la localidad de Oro Verde y esta localidad misma. El crecimiento de las actividades universitarias, tanto de la Universidad Nacional de Entre Ríos como de la Universidad Autónoma de Entre Ríos, han incrementado la inversión inmobiliaria orientada a la demanda estudiantil, pero los loteos —en un extremo opuesto—, también han atraído la atención de sectores medios paranaenses (en particular de parejas jóvenes), alejándose de la ciudad central donde es más difícil el acceso a una vivienda propia.

Los planes de vivienda construida mediante la acción del Instituto Autárquico de Planeamiento y Vivienda. Provincia de Entre Ríos (IAPV), brindan una pauta para estudiar la dinámica territorial en relación a las políticas públicas de vivienda. En este sentido, para el Departamento Paraná en el período 2001-2008 se ejecutaron 2067 viviendas<sup>10</sup>, entre las cuales en el año 2007 (el de mayor cantidad de obra), el municipio paranaense sólo recibió 49 viviendas equivalentes a 2165 m<sup>2</sup> construidos.

El caso más notorio para desarrollar es el de Colonia Avellaneda. Si bien este asentamiento venía desarrollando como cierto desborde de Paraná en sus loteos, la decisión estatal de instalar viviendas del IAPV (con 600 habilitadas y otras en construcción en el año 2010) a las que habrá que adicionarle equipamientos e infraestructura de servicios, la posiciona con el mayor crecimiento en este período. No resulta fácil aventurar el motivo de la decisión de esta localización, como asimismo de la ausencia de planes federales, pero pueden suponerse en parte, vinculadas a desavenencias de tipo político entre municipios, provincia y nación, pero también a la inaccesibilidad a las tierras urbanizables en Paraná: sea por su costo como por las dificultades de gestión que conlleva la habilitación de áreas para la urbanización.

<sup>7</sup> La obra de ampliación de esta ruta se encuentra paralizada desde el año 2008 por la revisión del proyecto ejecutivo y conflictos con la empresa contratista. Actualmente cuenta con 3 carriles sólo hasta el ingreso principal a Rincón, dos con dirección hacia Santa Fe y uno hacia San José del Rincón.

<sup>8</sup> Es destacable en cuanto a datos cuantitativos que, según censo 2001, Arroyo Leyes contaba con 2241 habitantes y 592 viviendas (entre viviendas A y B, ranchos y casillas), y la ocupación efectiva de un solo loteo, como por ejemplo “Jardines de la costa”, posibilitaría prácticamente duplicar la cantidad de viviendas en dicha localidad.

<sup>9</sup> Fuente: Datos proporcionados por las Inmobiliarias Orcu y Bernardi.

<sup>10</sup> Tablas elaboradas por la Dirección de Estadísticas y Censos, en base a datos proporcionados por el IAPV de la Provincia. Se extrae que en el año 2001 se construyeron 318 viviendas en el Departamento Paraná; en 2002, 142; en 2003, 223; en 2004, 231; en 2005, 198; en 2006, 309; en 2007, 508; en 2008, 138 unidades.

Por otra parte, el mejorado de los accesos a San Benito facilitó asentamientos espontáneos, definiendo un área degradada por el ingreso desde la Ruta 18.

Como en Santa Fe, se polarizan también aquí las tendencias: hacia el este de Paraná se repite la aparición de barrios cerrados relacionados con actividades náuticas o ribereñas; *Amarras del Sol* en terrenos donde estaba la playa pública de Los Arenales, además de *Santa Cándida*, *Puerto Urquiza* y *Puerto Barrancas* que suman 300 hectáreas de nueva urbanización. El esquema vial reconoce la jerarquización del acceso norte en proceso de conversión en autovía como continuidad de la Ruta Nac. N° 168, inversiones que han disparado el “*sprawl*” urbano en las áreas interiores y la localización de grandes usos parcelarios (salones de fiesta, locales de concesionarias de autos y camiones, etc.).

Por fuera de la ciudad central, se reconoce también la consolidación de Villa Urquiza, como área de desborde finisemanal del área. No hay, en cambio, instalaciones de vivienda permanente en la costa y fuera del ejido de Paraná, posiblemente dificultados por las condiciones del medio natural, que a su vez complejizan la accesibilidad.

Es evidente que todos estos procesos reconocen cierto desborde de la ciudad central. Sin embargo en su jurisdicción se reconocen sitios disponibles para dichas instalaciones pero los mismos tienen un alto costo comparativo con las ciudades del aglomerado. La operación de los Planes Federales del norte santafecino muestra que estas ciudades no están “colmatadas” (como sí puede verse en Rosario o Buenos Aires).

#### **4.3. Construcción y recuperación de grandes piezas dotacionales de escala urbana y con proyección metropolitana**

Las ciudades centrales reconocen la implantación —efectivizada y/o proyectada— de grandes equipamientos: el Nuevo Hospital Iturraspe; CEMAFE ambos en ejecución Santa Fe y Nuevo Hospital en construcción y Campus Universitario de la UADER (terreno comprado) en Paraná.

En casi todos los casos se ha requerido la presencia del estado municipal o provincial que ejecutó directamente las obras o habilitó normativamente su ejecución.

Otros casos están vinculados en general a la refuncionalización de grandes piezas edilicias con atribución de nuevos usos y con aditamentos culturales y recreativos en áreas centrales de las ciudades: Molino Minetti devenido a Fábrica Cultural, Estación de FFCC Mitre como centro de eventos, ampliación de usos del Puerto para hotelería, compras y ocio, Molino Franchino y La Redonda para actividades culturales, Mercado Norte para comercios de marcas de origen locales, etc. en Santa Fe, Mercado Central La Paz, ex-Banco de Italia y Río de la Plata en Paraná.

Asimismo nuevos equipamientos de compleja gestión, en distintas fases de proyecto son los del distrito industrial, el denominado Proyecto Interpuerto Parque Multimodal comercial y logístico, Parque Nacional Islas de Santa Fe, el predio deportivo UNL-ATE en Santa Fe y las áreas de nueva urbanización en terrenos del Ejército, área de refuncionalización del Hipódromo Almafuerte y nueva Estación Transformadora de Energía en Paraná.

Los equipamientos públicos están relacionados a la condición de Paraná y Santa Fe de ser capitales provinciales, por lo tanto donde se ubican los mayores niveles de complejidad prestacional. Los privados están vinculados a un momento coincidente con un mercado de consumos más activo y enfocado a productos para las clases medias que aspiran a desarrollar estilos propios de una upper-class life. Es posible que no sean lugares de demanda cotidiana para los habitantes de las otras localidades.



*Santa Fe. Vista desde el área media hacia el centro. El predio vacante que se observa ha sido puesto en valor como Centro Cultural. Foto Municipalidad de Santa Fe. 2001*

#### **4.4. Tratamiento prioritario de las infraestructuras de movilidad: intermodalidad, optimización y especialización**

Un tema de escala metropolitana y territorial está vinculado a los sistemas infraestructurales de movilidad. Los mismos siguen teniendo presencia en proyectos de conexión con ámbitos jurisdiccionales próximos, tales como la nueva conexión física entre Paraná y Santa Fe, la continuidad de la Ruta Nacional N°168 en territorio entrerriano; la rehabilitación del Acceso Sur –junto al tramo que lo conecta con la Ruta Provincial N°11- y del Acceso Norte –construcción de doble vía- a la ciudad de Paraná; la nueva conexión vial Santa Fe-Santo Tomé y su enlace con la Ruta Nacional N°168 y la Ruta Nacional N°19; la transformación de ésta última en Autovía entre Santo Tomé y Frontera y finalmente, el cierre del anillo de defensa/circunvalación de Santa Fe mediante la ejecución del tramo oeste que conecta con la Ruta Nacional 11 a la altura de Candiotti (al norte de la localidad de Recreo).

Se manifiesta además, en contraposición a la década anterior signada por el desmantelamiento y la entrada en obsolescencia de instalaciones productivas y ferro-portuarias, una fuerte tendencia a la recuperación, refuncionalización y resemantización de estas funciones y sus espacios complementarios a partir de dos tipos de acciones: recuperación de tramos ferroviarios para el transporte de personas como el caso Paraná- Oro Verde y Paraná-Colonia Avellaneda y el proyecto de tren metropolitano Santa Fe-Monte Vera, Laguna Paiva y la refuncionalización de grandes piezas edilicias ya comentada.

#### **4.5. Nuevo enfoque de los sistemas de gestión del riesgo**

Con posterioridad a los graves eventos hídricos de 2003 y 2007, se ha completado el cierre defensivo oeste de Santa Fe, culminando la estrategia iniciada décadas anteriores en que se destacan los sistemas estructurales de defensa (ambas costaneras y en el sector de la Ruta Prov. N° 1). En estos últimos años se ha modificado el criterio dando relevancia a las obras no estructurales y se comienza a tomar conciencia de la gestión del riesgo y el tratamiento “institucional” de los planes de contingencia. Paraná, asimismo reconoce la necesidad de

instrumentos que permita el ordenamiento de sus cuencas para evitar la sucesión de hechos graves sucedidos vinculados a la desconsideración del sistema integral (anegamientos, desmoronamientos, etc).

Este aspecto, por la condición misma de los cauces en sus recorridos jurisdiccionales exceden a la cada ciudad para su abordaje y requieren de poner en juego algún tipo de acuerdos intermunicipales por lo que se trata de acciones donde las ciudades centrales actúan en su condición de pertenencia metropolitana.

## 5.CONCLUSIONES

La configuración territorial de Santa Fe y Paraná es el resultado de un proceso que registra caracterizaciones que responden a “hipótesis tradicionales de configuración urbana”: la condición de diferenciación centro-periferia, la existencia de fragmentos segregados (que excede la cuestión de la localización para aludir a la presencia o ausencia de condiciones y beneficios de la urbanidad), la heterogeneidad tipo-morfológica, la alta incidencia de las infraestructuras económicas y la ilusión de extensión ilimitada que otorga la cuadrícula indiferenciada.

Pero también aparecen características vinculadas a fenómenos o situaciones recientes, “nuevas hipótesis de configuración urbana” que incluyen procesos de privatización del espacio urbano, de reconversión de grandes usos parcelarios obsoletos, nuevas modalidades de expansión suburbana y las tendencias opuestas a ganar espacio público y a generar enclaves.

Puede señalarse que existen dinámicas espaciales actuales que están operando cambios en los modos de ocupación del suelo para el uso residencial que se instalan por fuera de la ciudad central y repercuten otros componentes del área Metropolitana. Si bien se venía hablando de interrelaciones vinculadas a las demandas de servicios (educativos, de salud, etc.), es la residencia, la que realmente define la existencia de características propias de las áreas metropolitanas.

Esto, a su vez, conlleva el surgimiento de nuevos rasgos que tienen que ver con la conformación de enclaves/clusters relativamente autónomos y problemas como el debilitamiento de las condiciones de sustentabilidad, el debilitamiento de la centralidad tradicional y la complejización de la periferia, como también las limitaciones de los planes y normativas para abordarlos.

Algunos de estos fragmentos se han constituido – en un período muy corto de tiempo - en nuevas jurisdicciones administrativas que pueden ser consideradas como un reconocimiento formal/institucional o bien como indicador de la intensidad y consistencia del protagonismo de la residencia en el proceso de transformación del área.

El ejemplo más claro es Rincón (cuya existencia como paraje remonta a 1812) que recién en los últimos 20 años alcanzó el estatus de Municipio. Pasó de ser una delegación municipal de Santa Fe a ser una Comuna en 1991 y finalmente, a constituirse en ciudad en 2010. También comienzan a destacarse urbanizaciones que comienzan a demandar cierta independencia de sus administraciones jurisdiccionales actuales como Bº La Caima en Sauce Viejo o Angel Gallardo en Monte Vera. En el caso de Paraná se han acumulado proyectos de desdoblamiento del departamento.

**Pero todo esto se da en medio de condiciones relativamente favorables al desarrollo humano, sobre todo por la magnitud relativamente abordable de las localidades, por su posicionamiento en el sistema urbano (aglomerado, regional, nacional, global... etc.) y finalmente, por su capacidad para acoplarse a la red que las conecta a los flujos de circulación del capital, toma de decisiones, etc. y que a la postre es la que sostiene las condiciones para el desarrollo integral del territorio.**

A esta altura, lo que inicialmente se planteara como una cuestión dilemática: ¿*ciudad intermedia* o *área metropolitana*? parece encontrar una posible mirada convergente si se entiende a lo metropolitano como un proceso que puede reflejar distintos estadios de las transformaciones urbanas contemporáneas y a la categoría *ciudad intermedia* como una condición que refiere, en términos cuantitativos, al tamaño de una ciudad y en términos cualitativos a su capacidad de relacionarse con los distintos niveles de los sistemas urbanos (local, regional, nacional, global). La categoría metropolitana en definitiva refiere a cuestiones relacionadas con la complejidad de las nuevas formas de ocupación del territorio mientras que lo intermedio hace referencia al tamaño poniendo el foco en las formas de relacionarse con el mismo. El supuesto de complementariedad a

para estas nociones deberá superar las interpelaciones que impongan las futuras hipótesis operativas y proyectuales.

En tal sentido, enfrentar este desafío para el AMSFP implica entre otras cuestiones:

- el desarrollo de acciones de reorganización urbana con el incremento de la conectividad, accesibilidad o atravesabilidad territorial para facilitar otros procesos, tales como la complejización funcional, la renovación y refuncionalización urbana, el incremento de espacio público, el mejoramiento de la eficacia en el uso de la oferta de servicios de red, etc.

Las infraestructuras de alto impacto (puertos, aeropuertos, sistemas ferroviarios, etc.) continúan siendo pensadas en forma aislada y con escasa articulación lo que significa una dispersión de esfuerzos orientados en el mismo sentido y una merma considerable en la eficacia alcanzada ¿es posible pensar en un plan maestro de infraestructuras de la movilidad integrado para el área<sup>11</sup>? ¿un sistema integrado de transporte?

- el desarrollo de procesos participativos de cambio urbano

Desde la perspectiva de su identidad existen algunas iniciativas orientadas al funcionamiento conjunto de ambas cabecera como en lo relativo al turismo es el programa “Dos ciudades un destino” además de una serie de antecedentes que no sobreviven ¿es posible extender esta visión a otros ámbitos de la producción en condiciones de sostenibilidad?

- la capitalización social del diferencial de renta.

- la mitigación de problemáticas ambientales;

- la diversificación de las cualidades de centralidad

El área concentra una oferta importante en materia de educación del nivel superior, de hecho es sede de cinco universidades: UNL, UNER, UADER, UTN y UCSF sin embargo no existe un ámbito donde se elaboren estrategias conjuntas para mejorar la oferta a partir de su complementariedad y articulación, en general la coexistencia se da en términos de competencia...

- la institucionalización interjurisdiccional de tales abordajes en el ámbito interno de lo público como también el diseño de formas de gestión, y la generación de acuerdos genéricos entre intereses privados y conveniencias públicas.

**En síntesis:**

**Favorecer el posicionamiento de estas ciudades en su condición de ciudades intermedias (esto es: mejorar su posicionamiento local-global) ayudaría a ordenar el proceso de metropolitanización ya que supondría el diseño de una estrategia supra-jurisdiccional y común para todo el área. Recíprocamente, el proceso de metropolitanización – en especial la diversidad y complejidad de su oferta urbana – puede constituirse en potenciador del posicionamiento de ambas ciudades cabeceras en su condición de intermedias.**

## **6.BIBLIOGRAFÍA**

BELLET, C. y LLOP, JM. (2003): *Ciudades Intermedias. Perfiles y pautas. Segunda fase del Programa Ciudades Intermedias y Urbanización Mundial*, Ed. Milenium, Lleida

BELLET, C. y LLOP, JM. (2004): *Miradas a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias* en Scripta Nova, vol VIII, nº 165, Barcelona.

BOLAY, J.C.; RABINOVICH,A.;CABANNES, Y.; CARRION,A. (2003): *Intermediación urbana: Ciudades de América Latina en su entorno*, PGU/ALC, Quito.

CABALLERO, A. *Hipótesis para el estudio del caso Rosario. Ciudad y área metropolitana*. 1995. Mimeo.

CABALLERO, A. y otros. (1998) *Especulaciones sobre ciudad y urbanismo*. Centro de Publicaciones de la Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe.

---

<sup>11</sup> Un buen punto de partida para revertir esta situación se presenta en la construcción de una nuevo enlace vial que debería recuperar la estrategia que permitió construir el túnel subfluvial, aun si el apoyo del estado nacional.

- CAPEL, H. (2003) *La Cosmópolis y la ciudad*. Ediciones del Serbal, Barcelona.
- CASTELLS, M. (1997) [orig. en inglés 1996] *La era de la información. Economía, sociedad y cultura*. Vol. 1 La sociedad red, Alianza Editorial, Madrid.
- HARVEY, D. (1998) [orig. en inglés 1990] *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Amorrortu editores, Avellaneda.
- LLOP, J. M. (1999) *Ciudades intermedias y urbanización mundial*. Ajuntament de Lleida, UNESCO, UIA, Ministerio de Asuntos Exteriores.
- LLOP, J. M. (2011) *Áreas Metropolitanas y Ciudades Intermedias. Visión integral del Territorio* en Agenda Metropolitana Publicaciones UNL. Santa Fe. Compiladora Soijet Mirta
- MARTINEZ DE SAN VICENTE, I. (1986) *La naturaleza arquitectónica de las ciudades de reciente formación* en Cuaderno del CURDIUR N° 6.
- MARTINEZ DE SAN VICENTE, I. SOIJET, M. y otros. (2013) *Transformaciones metropolitanas. Estudio comparativo de los modelos de urbanización del Área Metropolitana Rosario-Área Metropolitana Santa Fe-Paraná* en La metrópolis iberoamericana en sus propios términos. Barcelona: riUrb Editores.
- MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS. (2011) *Argentina Urbana Lineamientos Estratégicos para una Política Nacional de Urbanización. Plan Estratégico Territorial. Plan Estratégico Territorial Avance II: Argentina Urbana*. 1a ed. - Buenos Aires: Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.
- RACIONERO, L. (1978) *Sistema de ciudades y ordenación del territorio*. Alianza Editorial. Madrid.
- ROCCATAGLIATA, J. A. *Orientaciones globales para la formulación de una estrategia de ordenación territorial* en Anales de Geografía de la Universidad Complutense N° 15.
- RODRIGUEZ, M.; SOIJET, M. y otros. (2012) *Observatorio del Área Metropolitana Santa Fé - Paraná (AMSF-P)* en Cuaderno Urbano. *Espacio, cultura, sociedad*. Buenos Aires: Nobuko. vol. n°13. Pág.150 - 174. ISSN 1666-6186.
- SOIJET, M. Revista: (2012) *Procesos de transformación en el Área Metropolitana Santa Fe-Paraná. Modalidades dominantes en el período 2000-2010*. Polis N° 13 Centro de Publicaciones, UNL
- SOIJET, M. y GARCÍA, V. (2012) *Las ciudades y su hinterland en el marco de las prácticas metropolitanas* en Agenda metropolitana. Compiladora Soijet. Ediciones Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe.
- SOIJET, M. (2012) *La construcción del territorio. Proyectos (infra)estructurales de integración* en Agenda metropolitana. Compiladora Soijet. Ediciones Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe.
- VALLADARES, L. y PRATES COELHO, M. (1995) *La investigación urbana en América Latina. Tendencias actuales y recomendaciones*. UNESCO. París.
- ZAERA, A. (1994). *Encontrando libertades. Conversaciones con Rem Koolhaas*. El Croquis N° 53, Madrid. UNESCO. París.