

# El fenómeno de contraurbanización y el protagonismo de ciudades menores y de espacios rururbanos metropolitanos

The phenomenon of counterurbanization and the prominence of smaller cities and rururban metropolitan areas

María Mercedes Cardoso

## Resumen

El modelo clásico de ciudad se ve transformado por una serie de procesos que responden a las características de esta Era Informativa: desconcentración poblacional y económica, descentralización funcional, movimientos pendulares de trabajadores, difusión urbana, repoblación rural, crisis de las grandes aglomeraciones y dinamismo de las pequeñas y medianas ciudades. La dinámica demográfica inter e intraurbana del Área Metropolitana de Santa Fe pone en evidencia el nuevo protagonismo de las ciudades menores y de los suburbios (constituidos tanto por espacios ganadores – barrios cerrados –, como los perdedores – de villa miseria) y espacios rururbanos (anteriormente rurales); queda demostrado el fenómeno de la contraurbanización en Argentina, brindando herramientas para comprender los complejos procesos que en América Latina se suscitan y actuar sobre ellos.

**Palabras claves:** contraurbanización; crisis urbana; pequeñas ciudades; suburbios metropolitanos; espacio rururbano.

## Abstract

*The classical model of city is transformed by a series of processes that respond to the characteristics of this Informational Era: population and economic deconcentration, functional decentralization, pendular movements of workers, urban spread, rural repopulation, crisis of large agglomerations and dynamism of small and medium-sized cities. The inter- and intra-urban demographic dynamics of the metropolitan area of Santa Fe, shows the new leading role of the smaller cities and the suburbs constituted both by winning spaces (fenced condominiums), loser ones (slums) and rururbans spaces (previously called rural). Thereby we observed the phenomenon of counterurbanization in Argentina, which offered us the tools to understand the complex processes that happen in Latin America and make it possible to act on them.*

**Keywords:** counterurbanization; urban crisis; minor cities; metropolitan suburbs; rururbans spaces.

## Introducción

En la transición de la Era Industrial a la Post-industrial o Informativa el elemento que cambia más vertiginosamente es la ciudad. Ya poco queda del modelo tradicional conforme la sociedad evoluciona. Nuevos procesos productivos tienen su expresión en el espacio, la estructura social emergente refleja relaciones sociales diferentes a las imperantes en la Modernidad, los estilos de vida y los gustos de la población, así como las necesidades, también han variado.

En el ámbito internacional, alrededor de 1970 comienza a observarse (algunos autores ya lo ubican en 1960, como Hall, 1981, 1983), en algunas áreas metropolitanas estadounidenses ciertos cambios en los modelos de asentamientos propios de los países industrializados. Esto es, los centros metropolitanos más antiguos, relacionados estrechamente a la industria tradicional empiezan a perder atractivo demográfico y por lo tanto dejan de crecer, mientras que las periferias residenciales continúan haciéndolo. Al mismo tiempo, espacios no metropolitanos, localidades menores y áreas rurales alejadas inician un incremento demográfico nunca antes visto a costa de aquellos que abandonaban dichas áreas centrales.

En 1979, Bradshaw y Blakely descubren un proceso de cambio en el medio rural de California, iniciado en los años 50' y basado en el desarrollo de una sociedad rural avanzada en la que el sector servicios crecía fuertemente en detrimento del industrial, traduciéndose en un incremento demográfico y económico,

a la vez que en una mejora en los niveles de escolarización rural. Su paralelo en Europa Occidental se sitúa una década más tarde, pero con ciertas similitudes, al igual que en Canadá y Australia. Coinciden, también en que en los 80 se evidencia el resurgimiento de las grandes ciudades, para luego experimentar un nuevo crecimiento de las pequeñas ciudades y zonas rurales, en los años 90.

La contraurbanización no se restringe, entonces, a espacios del mundo desarrollado. En América Latina se observa con algunas repercusiones diferentes, propias del contexto económico, político y socio-cultural. En esta región del mundo, si bien no se han hecho estudios explícitos de contraurbanización, si de nuevos patrones de redistribución de población y flujos migratorios, es dable pensar que alrededor de los 90 se dan indicios de contraurbanización en aquellas metrópolis millonarias asociadas a la industrialización. Argentina, en este contexto, tras haber constituido su sistema urbano macrocéfalo reforzado en el período de industrialización sustitutiva, experimenta una transformación en las tendencias de crecimiento poblacional y económico en los últimos censos, viéndose como Capital Federal pierde población entre 1991 y 2001, mientras que los municipios más alejados y el espacio rural circundante reciben esos elementos. Una de las principales novedades de este trabajo radica en presentar el caso de un área metropolitana menor, como Santa Fe, poco asociada a la industrialización, en la que se evidencian los procesos estudiados a través del mayor dinamismo de los pueblos grandes y del espacio rururbano y rural circundante.

El diagnóstico de los procesos de contraurbanización en el Área Metropolitana de Santa Fe fue realizado a partir del análisis de los censos poblacionales y económicos y del tráfico medio diario en las rutas que lo estructuran, indicativo de las relaciones y movimientos de trabajadores, bienes y servicios. Ésta, como una de las metrópolis regionales argentinas, una de las ciudades de tamaño intermedio, resulta de significativo interés por cuanto concentra la dinámica más relevante que define esta nueva tendencia urbana.

A nivel intraurbano, se pone el acento en el nuevo espacio suburbano y rururbano, pues allí "conviven" poblaciones de altos recursos, quienes procuran autosegregarse privatizando el espacio público, y los llamados marginales, sectores cada vez más densos y extensos, separados del anterior por una valla, un río, una vía de tren; otro claro ejemplo de dualidad urbana.

## Nuevos procesos urbanos: el fenómeno de contraurbanización

La crisis urbana por la que se está atravesando hace unas décadas reviste gran complejidad; en ella se incluyen los siguientes fenómenos de interés para los estudiosos del urbanismo: declive urbano, renacimiento rural, contraurbanización.

La Era Industrial se caracterizó por una urbanización concentrada, por un crecimiento de la población urbana gracias a los flujos de población rural, es decir, que estuvo relacionada estrechamente a la crisis

económica y demográfica de los espacios rurales provocada por la Revolución Agrícola e Industrial. La Revolución informacional de los años 70 del siglo pasado, con el desarrollo de las innovaciones tecnológicas y de las comunicaciones favorece al éxodo urbano: movimientos centrífugos de población desde el centro de las grandes ciudades hacia las zonas suburbanas o ciudades menores, provocando el fenómeno del Declive Urbano y el Renacimiento Rural. Se habla de Declive Urbano en el sentido de la reducción del dinamismo económico y demográfico de las grandes ciudades, fenómeno detectado a partir de los años '60, pero intensificado en los '70 y '80. Dicho dinamismo se traslada ahora a las ciudades pequeñas o áreas rurales.

La crisis se distribuye selectivamente según tamaños urbanos, afectando más intensamente a las ciudades mayores y a regiones de más antigua urbanización, en especial cuando han experimentado una urbanización temprana, caso de Europa. Un mismo país o región puede presentar cuadros críticos muy contrastados, que requieran tratamientos diferenciados (Valenzuela, 1988, p. 122). Para el caso de las ciudades latinoamericanas, el declive urbano también se evidencia principalmente en las ciudades mayores, las cuales reducen considerablemente su crecimiento y hasta comienzan a perder población y actividades en los municipios centrales. En Buenos Aires, ciudad que encabeza la primacía urbana nacional, la pérdida de población del municipio nuclear (Capital Federal), la disminución de la densidad de población en el centro comercial y financiero, y el desplazamiento de la actividad industrial desde el centro de la metrópoli

hacia la periferia seguido de un proceso de terciarización de dicho centro (Gómez Insausti, 1992, p. 457) está representando la contraurbanización a nivel intraurbano. Cotejando los datos de los censos, entre 1991 y 2001 Capital Federal pierde 189.265 habitantes, es decir el 6,4% de su población; entre 2001 y 2010 gana 114.950 o sea el 4,14%, representando una leve recuperación, pero que aún no revierte la tendencia. Es notorio, además, la mayor variación intercensal de la corona metropolitana: los 24 partidos del Gran Buenos Aires, en comparación con Ciudad Autónoma.

Las tasas de concentración urbana, reflejo de la proporción de población del país que vive en la primera ciudad de la jerarquía urbana nacional, tienen una tendencia a descender (entre 1991 y 2001) y a aumentar levemente para 2010, indicativo de una mejor redistribución de la población en localidades de menor tamaño.

Rosario, tercera ciudad de la jerarquía urbana argentina, registra una desconcentración relativa, que probablemente muy pronto será absoluta al igual que la Ciudad de Buenos Aires, puesto que la población del municipio nuclear en 1991 era de 907.718

**Cuadro 1 – Población y variación intercensal del Área Metropolitana de Buenos Aires y sus componentes en las 3 últimas décadas**

	1991	2001	2010	Variación intercensal '91-'01	Variación intercensal '09-'10
Ciudad Autónoma de Buenos Aires	2.965.403	2.776.138	2.891.082	-6,4%	4,14%
24 partidos del Gran Buenos Aires	7.952.624	8.684.437	9.910.282	9,2%	12,37%
Área Metropolitana de Buenos Aires	10.918.027	11.460.575	12.801.364	4,97%	10,47%

Fuente: INDEC. Censo Nacional de Población y Vivienda, 2001 y 2010.

**Cuadro 2 – Evolución de las tasas de concentración urbana en Argentina**

Año	Población total (PT)	Ciudad de mayor tamaño (CM)	Tasa de concentración urbana (CM/PT)
1991	32.615.528	10.918.027	33,47
2001	36.260.130	11.460.575	31,61
2010	40.091.359	12.801.364	31,93

Fuente: INDEC. Censo Nacional de Población y Vivienda, 2001 y 2010.

habitantes y para 2001, 908.163 habitantes, por lo que su variación intercensal es de 0,05%, muy inferior a la de Santa Fe (4,4%), caso que en el siguiente apartado analizaremos puntualmente.

Este proceso de cambio que viene a transformar tan radicalmente la realidad urbana generó, en la literatura científica numerosas y variadas explicaciones y teorías. Para algunos se incorpora como una fase más en el desarrollo de una metrópoli: llamada desurbanización, en la que luego de la suburbanización, "la población de la ciudad central comienza a descender a un nivel tal que de ello resulta un descenso absoluto de la población de toda la región urbana funcional" (Estebanez, 1988, p. 454). Luego sobreviene la fase de reurbanización provocada por el éxito de los programas de renovación.

Para otros, en cambio, es una tendencia de peso que no tiene vuelta atrás. Una definición genérica de contraurbanización<sup>1</sup> es la de Ferrás Sexto:

[...] contraurbanización es el proceso de movimiento desconcentrado de personas y actividades económicas desde las áreas urbanas hacia las rurales. Implica la aceleración de la desconcentración en las áreas urbanas y el consiguiente crecimiento en determinadas áreas rurales de los países desarrollados. (1998, p. 607).

El diagnóstico realizado en el Área Metropolitana de Santa Fe contribuye

a la universalidad de la teoría de la Contraurbanización, extendiendo este fenómeno a países en vías de desarrollo como Argentina (Cardoso, 2008).

Estos nuevos procesos urbanos son alimentados por 3 factores principales:

1) Auge de un nuevo modelo de desarrollo endógeno, *botton-up* o desde abajo, que favorece el protagonismo de las regiones y localidades, teniendo a las PyMEs (pequeñas y medianas empresas) y a su fuerza de trabajo como actores centrales y otorgando al estado (o municipio) su rol de facilitador de oportunidades, más que un mero redistribuidor de recursos públicos. En este contexto,

[...] el territorio, como condensación y expresión cultural-espacial de las múltiples relaciones de sus actores históricamente desarrollados, ha sido presentado como "el ámbito" para la generación de estas formas de desarrollo flexibles a que dan lugar las redes locales. (Fernández, 1999, p. 135).

2) Nuevas vías de circulación rápidas que comunican la ciudad con los suburbios y un mayor acceso, de la población en general, al coche.

3) Nuevas preferencias sociales de residir en espacios más verdes, menos congestionados (la llamada ideología clorofila, cada vez más extendida en la población), acompañado de unos precios de los predios comparativamente más bajos que en la ciudad o en sus zonas céntricas.

# Contraurbanización en el Área Metropolitana de Santa Fe: el dinamismo de ciudades menores

## Definición y delimitación del área de estudio

La aglomeración Gran Santa Fe, capital de la provincia homónima, es considerada una "ATI mayor" (aglomeración de tamaño intermedio); se ubica en el octavo lugar en la jerarquía urbana nacional con 454.238 habitantes en 2001.

El término área metropolitana surge por primera vez en Estados Unidos para dar nombre al nuevo proceso urbano emergente. Se utiliza oficialmente en 1910 por el United States Census Bureau. En 1950 se define Standard Metropolitan Area a un condado o grupo de condados contiguos que contiene, cuando menos, una ciudad de 50.000 habitantes. Se incluyen los condados contiguos siempre que sean esencialmente metropolitanos por su carácter y estén social y económicamente integrados a la ciudad central siguiendo algunos criterios: que ese condado sea lugar de trabajo o vivienda para trabajadores no agrícolas al menos en un 75% y que la densidad de población no sea inferior a 150 personas por milla cuadrada. En 1960 se actualiza el término agregándole la palabra "stadistical", quedando "Standard Metropolitan Stadistical Area" (SMSA), incluyéndose nuevos aspectos.

Cada país toma y redefine dicho concepto estableciendo sus propios criterios de delimitación. Por ejemplo, México, país

metropolitano por la gran importancia y extensión del fenómeno, considera la expansión física, los procesos económico, demográficos y las dinámicas espaciales generadas entre ciudades vecinas en la conformación de zonas metropolitanas. Ellas tienen que reunir los siguientes requisitos: que el municipio central cuente al menos con 50.000 habitantes, que de la población ocupada de los municipios conurbados, el 15% o más trabaje en el municipio central, que el porcentaje de la población empleada en los municipios conurbados, el 10% o más provenga del municipio central, que el 75% o más de la población económicamente activa de los municipios conurbados esté ocupada en actividades no agrícolas, que los municipios conurbados cuenten con una densidad media urbana de por lo menos 20 habitantes por hectárea y que la localidad conurbada funcionalmente se encuentre ubicada a menos de 10 kilómetros por carretera de la conurbación que da origen a la zona metropolitana (Inegi, Conapo, Sedesol, 2004).

El área metropolitana, en la actualidad, se basa en unas relaciones de interdependencia entre una serie de núcleos generalmente más pequeños (en términos de habitantes) y con un menor grado de especialización funcional y una ciudad central en la que se localizan ciertas funciones dominantes. En síntesis, se define por la existencia de una ciudad central y un *hinterland*, por las relaciones de interdependencia mutua entre ambos componentes, dándose una diferenciación funcional jerarquizada, con un sistema de transportes y comunicaciones lo suficientemente desarrollado como para estructurar dichas relaciones.

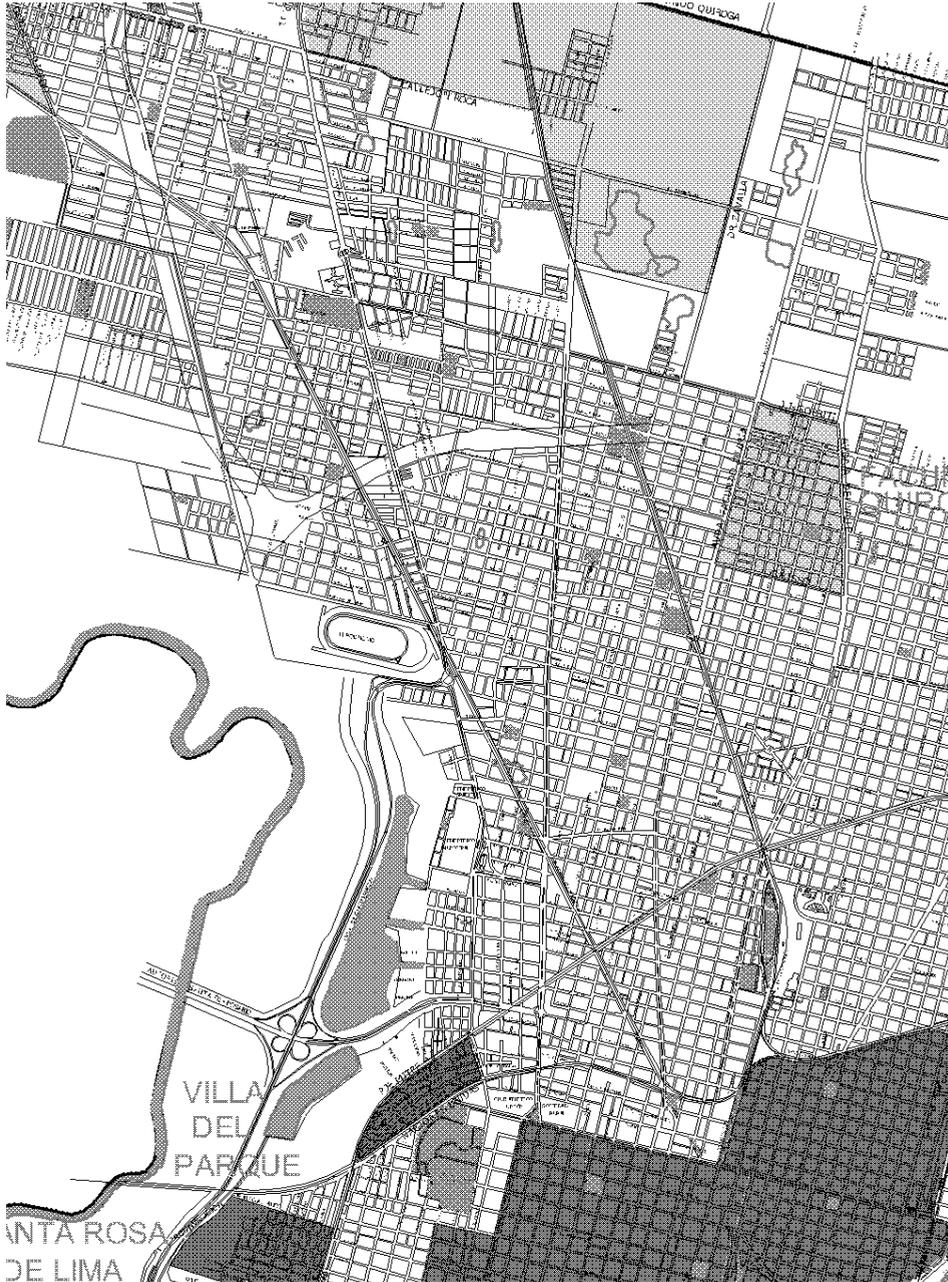
Dado que el área de influencia de las funciones de Santa Fe es más amplia que la que considera INDEC (Instituto Nacional de Estadísticas y Censo de la República Argentina) bajo el criterio de población, integrarían el Gran Santa Fe las siguientes: Santa Fe: ciudad principal del área metropolitana, incluye Alto Verde, Colastiné Norte y Sur y La Guardia; Santo Tomé, Sauce Viejo, comprende Sauce Viejo – que incluye Villa Angelita – y Villa Adelina – incluye Villa Adelina este y oeste y Parque Industrial; San Agustín, al sur; Recreo, al norte, incluye Loteo Ituzaingó y San Cayetano; Monte Vera; Ángel Gallardo; Arroyo Aguiar; Santa Rosa de Calchines; Gobernador Candiotti; Campo Andino (hasta 1991 denominado San Pedro); Laguna Paiva; Nelson; San José del Rincón, al este de Santa Fe; Arroyo Leyes, comprende Arroyo Leyes y Rincón Norte; hacia el oeste de Santa Fe, incluimos: Esperanza (según el censo de 2001 incluye Barrio Alborada y Barrio Anahí); Franck; Empalme San Carlos; San Carlos Centro – San Carlos Sur; San Carlos Norte; San Jerónimo Norte; San Jerónimo del Sauce; Humboldt; Las Tunas.

Todos estos municipios y comunas, que reúnen para 2001 un total de 558.352 habitantes en 4.957 km<sup>2</sup>, con una densidad media poblacional de 86,45 hab/km<sup>2</sup>, se

encuentran en una interdependencia funcional muy estrecha, debido a la especialización, que se dio espontáneamente, de las actividades. Por ejemplo, la ciudad principal, Santa Fe, es capital de provincia, por lo que desempeña funciones político – administrativas, y consecuentemente, desarrolló una gama de servicios bastante especializados, al punto de que las demás localidades acuden a ella.

Las localidades del norte de Santa Fe (Monte Vera, Recreo, Ángel Gallardo, Santa Rosa) representan el “cinturón fruti-hortícola”, se especializan en producción de frutas, verduras y flores que suministran a toda la zona. Esperanza, Franck, San Carlos, San Jerónimo Norte y del Sauce, Humboldt y Empalme San Carlos constituyen la cuenca lechera, un área de trascendencia nacional. A su vez, la industrialización de la leche abastece a la región, y se comercializa a nivel nacional e internacional (en ciertos productos). Estas ciudades, antiguas colonias agrícolas de inmigrantes alemanes, suizos, franceses – preferentemente –, por su vocación artesanal, desarrollaron industrias destacadas como las mueblerías, fábricas de arados, de calderas, en Esperanza, o vidriería en San Carlos, etc. Las relaciones comerciales y laborales entre ellas dan el dinamismo que define este tipo de aglomeración.

Figura 1 – Localidades del área metropolitana de Santa Fé



## Diagnóstico de los procesos de contraurbanización en el Área Metropolitana de Santa Fe

Los procesos de contraurbanización se manifiestan en los aspectos tanto demográficos como económicos. El análisis de los censos de

población de las 25 localidades del área, desde 1960 hasta 2001 permite extraer algunos indicios.

Entre 1980 y 2001 el Gran Santa Fe disminuye su variación intercensal a la mitad (de 21,3 a 11,8%), a pesar de incorporar a Villa Angelita, Arroyo Leyes y Rincón Norte.

**Cuadro 3 – Evolución de la población y variación intercensal en el Área Metropolitana de Santa Fe, por localidad**

Localidad	Año 1960	Año 1970	Período '60-'70 (%)	Año 1980	Período '70-'80 (%)	Año 1991	Período '80-'90 (%)	Año 2001	Período '91-'01 (%)
Santa Fe	208.350	244.655	17,4	295.350	20,7	353.063	19,5	368.668	4,4
Recreo	1.097	2.046	86,5	3.535	72,8	7.626	115,7	10.714	40,5
San José del Rincón	1.310	2.367	80,7	3.193	34,9	4.738	48,4	8.480	79
Sauce Viejo	276	-	-	618	-	870	40,8	6.505	647,7
Arroyo Leyes	-	-	-	-	-	35	-	1.594	4.454,3
Esperanza	14.572	17.636	21	23.277	32	28.605	22,9	33.672	17,7
Humboldt	1.229	1.569	27,7	2.063	31,4	2.642	28,1	3.269	23,7
San Carlos Centro	4.786	5.973	24,8	7.612	27,4	8.868	16,5	10.068	13,5
San Jerónimo Norte	2.928	3.686	25,9	4.435	20,3	4.891	10,3	5.449	11,4
Empalme San Carlos	79	-	-	-	-	52	-	101	94,2
Campo Andino	252	-	-	-	-	186	-	302	62,4
Ángel Gallardo	95	-	-	-	-	271	-	519	91,5

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de los censos del INDEC. Se presentan valores de localidades seleccionadas para demostrar los indicios de contraurbanización que conducen a las siguientes conclusiones.

- La ciudad principal, Santa Fe siempre tuvo crecimiento poblacional, alcanzando su ápice entre 1970-1980 con 20,7%, para luego caer a 4,4% (entre '91-'01), obteniendo el segundo valor más bajo de toda el área metropolitana. Estimamos que en las próximas décadas su crecimiento será negativo, de continuar con las mismas tendencias.
- Las localidades que mayor variación intercensal presentan ('91-'01) son Sauce Viejo y Arroyo Leyes; la primera una localidad de 6.505 hab. y la segunda de 1.594, ubicada junto al río, zona de pescadores y viviendas de segunda residencia. Sauce Viejo pasó de ser población rural a la categoría de pueblo grande (de 2.000 a 19.999 habitantes) y Arroyo Leyes sigue siendo espacio rural, pero con un crecimiento tal que pronto dejará de serlo.
- Son las localidades menos pobladas las que tienen mayor crecimiento. Por ejemplo: las dos anteriores, Sauce Viejo y Arroyo Leyes, Ángel Gallardo, Campo Andino, San José del Rincón, Empalme San Carlos, todas con tasas altas de variación intercensal, más del 40%.
- Las que ostentan mayor crecimiento son las localidades que tienen viviendas de segunda residencia: San José del Rincón, Sauce Viejo, Arroyo Leyes, asociado al auge del turismo de río e islas y al cambio en las preferencias sociales.
- Las localidades de la cuenca lechera, de tamaño medio, crecen en todos los períodos, pero moderadamente, en su mayoría.

Desde 1960 hasta la actualidad se está produciendo una desconcentración relativa, muy marcada en el último período '91-'01, caracterizado por el crecimiento de casi todas las localidades, especialmente las más pequeñas, del área y por el menor crecimiento de la ciudad principal Santa Fe (y cada vez menor década tras década). Estos movimientos centrífugos de población y actividades desde grandes ciudades hacia pequeños asentamientos urbanos (por ejemplo Rincón, Ángel Gallardo, Sauce Viejo) y rurales (es el caso de Arroyo Leyes que en 1991

era campo o población dispersa (35 hab.) y en 2001 registra 1.594 hab., con una variación intercensal de 4.454,3%), contribuyen de manera positiva a la redistribución demográfica y económica en el espacio.

En cuanto a los aspectos económicos, Santa Fe se terciariza cada vez más y se especializa en los servicios. Este factor provoca el aumento de la afluencia de población desde las demás localidades, con todos los trastornos que ello conlleva (en términos de impacto ambiental).

**Cuadro 4 – Puestos de trabajo ocupados en total ramas de actividad.  
Localidades el AMSF, 2004**

	Total del puestos de trabajo ocupados	Asalariados	Nº asalariados
Santa Fe	37,852	26,159	11,693
Santo Tomé	3,197	1,909	1,288
Sauce Viejo	801	720	81
Laguna Paiva	712	316	396
Recreo	1,071	747	324
Monte Vera	419	225	194
Nelson	181	69	112
San Jose del Rincón	143	57	86
Arroyo Aguiar	35	11	24
Esperanza	5,538	3,960	1,578
Franck	510	332	178
Humboldt	470	242	228
San Carlos Centro	1,880	1,303	577
San Carlos Sur	51	9	42
San Jerónimo Norte	544	267	277

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Censo Nacional Económico 2004/05 del INDEC.

La ciudad de Santa Fe registra más puestos de trabajo ocupados en servicios, en primer lugar, y en comercio, en segundo y con bastante diferencia cuantitativa en industria (menos de la mitad) en último lugar. Santo Tomé emplea más personas en comercio y servicios, siendo la industria el sector que menos trabajadores demanda. Otras localidades ocupan más trabajadores en industria, destacándose Esperanza, Franck, San Jerónimo Norte, Sauce Viejo, dándose así la complementariedad que caracteriza a las áreas metropolitanas.

Datos que demuestran el proceso de contraurbanización en los aspectos económicos son los referentes a la evolución en la cantidad

de establecimientos y puestos de trabajo en los sectores industria, comercio y servicios.

En el ámbito económico, los factores involucrados en los procesos dados en las últimas décadas en Argentina tienen una gran complejidad que no nos permiten concluir simplemente diciendo que ocurrió una desconcentración y descentralización de actividades y funciones. Las crisis económicas sucesivas, la desindustrialización afectaron a casi todas las localidades, sin embargo, (y este punto es de interés para esta investigación) la localidad de Santa Fe pierde establecimientos y puestos de trabajo en la industria y el comercio, pero no ocurre lo mismo en servicios, mientras que otras localidades los ganan. En las tablas 5, 6 y 7 presentamos algunos ejemplos.

**Cuadro 5 – Evolución de la industria en las localidades del AMSF desde 1974 a 2004**

Localidad	Cantidad de establecimientos				Cantidad de puestos de trabajo			
	1974	1985	1994	2004	1974	1985	1994	2004
Santa Fe	1.188	1.003	1.057	702	8.812	7.813	6.332	4.767
Santo Tomé	143	129	108	107	1.091	964	815	858
Recreo	19	50	16	34	83	763	396	592
San José del Rincón	9	-	5	6	119	-	19	37
Sauce Viejo	15	16	23	29	2.572	652	530	681
Laguna Paiva	7	42	21	17	27	110	225	165
Esperanza	277	222	223	254	2.470	2.578	2.438	2.651
Franck	6	25	31	27	83	386	588	251
Humboldt	7	26	22	30	88	205	247	107

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de los Censos Nacionales Económicos 1974, 1985, 1994 y 2004/05 del INDEC.

**Cuadro 6 – Evolución del comercio en las localidades del AMSF desde 1974 a 2004**

Localidad	Cantidad de establecimientos				Cantidad de puestos de trabajo			
	1974	1985	1994	2004	1974	1985	1994	2004
Santa Fe	6.186	6.805	5.991	5.309	17.602	18.478	15.041	16.099
Santo Tomé	576	803	764	646	1.116	1.623	1.551	1.545
Recreo	62	120	86	153	118	295	142	379
San José del Rincón	50	SD	47	43	77	SD	78	82
Sauce Viejo	33	36	30	30	99	94	50	66

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de los Censos Nacionales Económicos 1974, 1985, 1994 y 2004/05 del INDEC.

**Cuadro 7 – Evolución de los servicios en las localidades del AMSF desde 1974 a 2004**

Localidad	Cantidad de establecimientos				Cantidad de puestos de trabajo			
	1974	1985	1994	2004	1974	1985	1994	2004
Santa Fe	1.715	2.498	4.214	4.056	10.295	9.353	17.196	17.392
Santo Tomé	148	282	347	363	289	554	1.228	804
Recreo	18	53	29	60	24	89	197	135
San José del Rincón	11	SD	15	12	15	SD	43	19
Sauce Viejo	6	11	13	15	34	23	25	3

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de los Censos Nacionales Económicos 1974, 1985, 1994 y 2004/05 del INDEC.

Para los datos del Censo 2004/05, en sector servicios se sumaron los valores correspondientes a hoteles y restaurantes, servicios de transportes y anexos al mismo, comunicaciones, financieros, educativos, inmobiliarios, de salud y personales, no pudiendo integrarse de obras sociales y medicina prepaga que no están especificados por localidad, sino que INDEC los contabiliza para el total de la provincia: total de establecimientos=158; puestos de trabajo=4.878.

Dentro del AMSF se da el fenómeno de las migraciones pendulares: personas que residen en diferentes puntos de la corona metropolitana y acuden diariamente a Santa Fe a trabajar en la Administración Pública, servicios u otras actividades, o a realizar compras, trámites o estudios, y por la noche regresan a sus hogares.

Una forma de medir o cuantificar este fenómeno es analizando el TMD (tráfico medio diario) de las rutas que comunican las localidades y que estructuran el espacio.

El AMSF está comunicado tanto por rutas nacionales como provinciales. La RN 11 que va desde Rosario a Clorinda (Formosa) con destino a Paraguay es la principal vía de circulación de la provincia; comunica todo el AMSF con Rosario y luego con Buenos Aires (a través de la RN 21). Gracias a la construcción de la autopista Santa Fe – Rosario – Arroyo del Medio se puede transitar rápidamente y de modo más seguro entre estas ciudades del frente fluvial.

La RN 19, desde la RN 11 en Santo Tomé se dirige a Córdoba, pasando por San Francisco. Ambas rutas nacionales son las que presentan una mayor densidad de TMD, tal como se analizará a continuación, señalando la importancia de Santa Fe como centro estratégico en la provincia y el país.

La RN 168 comunica Santa Fe con el atracadero de balsas del Paraná y el acceso al Túnel Subfluvial, obra de ingeniería de 2449 metros de largo, con 2397 metros de sección entubada (36 tubos) y dos rampas de acceso

de 271 metros cada una, que comunica con la ciudad de Paraná. Desde los tiempos de la conquista española, el río Paraná fue un eje de organización del espacio, en torno a él se asentaban las ciudades más pobladas y dinámicas que luego llegarían a ser capitales de provincia: Santa Fe, Paraná y Corrientes. También el río significó un obstáculo para la comunicación entre las provincias del litoral, principalmente debido al amplio lecho de inundación del Paraná, con sus lagunas, islas, arroyos y riachos que representan un verdadero obstáculo. Es así como la RN 168 comunica hoy y desde 1960 Santa Fe con Paraná a través del lecho del Paraná gracias a una serie de puentes y el túnel.

La RP 1 llamada "camino de la costa" va desde la RN168 hasta Reconquista (en el norte provincial) comunicando Colastiné, La Guardia y San José del Rincón. La RP 4 enlaza Laguna Paiva y Nelson con San Cristóbal (noroeste provincial).

**Cuadro 8 – Tráfico Medio Diario por ruta nacional en los tramos comprendidos entre localidades del AMSF según clasificación vehicular. Año 2002.**

Ruta	Limite del tramo	Vehículos livianos			Vehículos pesados			Total TMD
		Autos	Camionetas	Bus	Sin acoplado	Con acoplado	Con semiacoplado	
11	RN 19 - Santa Fe (entrada)	460,65	464,6	3,95	SD	21.500	20.650	43.079,2
11	Santa Fe (entrada) Santa Fe (salida)	464,6	476,65	2,05	urbanos	urbanos	urbanos	943,3
11	Santa Fe (salida) RP 70	476,65	483,16	6,18	SD	9.100	8750	18.815,99
11	RP 70 - RP 4	483,16	507,82	24,72	SD	3.500	3350	7.865,7
19	RN 11 - RP 6	SD	28,92	28,97	SD	4.850	4600	9.507,89
168	RN 11 - RP 1	468,08	477,54	9,28	SD	15.300	14.500	30.754,2
168	RP 1 - Acceso al túnel subfluvial	477,54	487,68	10,86	8984	8869	8289	27.118,08

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Vialidad Nacional, distrito Santa Fe, 2002.

Observando el cuadro del TMD en las rutas nacionales del AMSF, datos del 2002, se evidencia un mayor tráfico en la RN 11, en el tramo RN 19 y entrada a Santa Fe, es decir, entre Santo Tomé y Santa Fe. Este fenómeno se explica por lo siguiente: 1) principalmente esta vía es transitada por vehículos que vienen desde Rosario, la ciudad más grande y dinámica de la provincia y la tercera del país, y a su vez desde Buenos Aires pasando por Rosario a través de la RN 21; 2) este tramo comunica las localidades más pobladas del AMSF: Santa Fe y Santo Tomé. Muchas personas que radican en Santo Tomé viajan a diario a trabajar, por compras, por servicios, diversión, etc. a Santa Fe, dicha localidad es percibida como un barrio más de Santa Fe, puesto que solo las separa el puente carretero y no existe intersticio urbano entre ellas. Pese a ello, la existencia de una sola vía de comunicación entre las dos ciudades representa un problema de comunicación.

En segundo lugar, teniendo en cuenta el tráfico total del año 2002 en rutas nacionales, se observan elevadas cantidades de vehículos por día en la RN 168 entre la RN 11 y RN 1 con 30.754,2 vehículos por día, principalmente del tipo pesados con acoplados y semiacoplados; este tramo comunica Santa Fe con la RN 1 que conduce hacia el norte a Colastiné, Rincón, Santa Rosa y hacia el este a Paraná. Este último tramo de la RN 168 (entre RP 1 y acceso al túnel) también presenta elevados valores vehiculares: 27.118,08 por día con una mayor participación en ese total de los vehículos pesados sin acoplados, con acoplados y semiacoplados. Este factor responde al hecho de que las rutas nacionales, además de comunicar localidades

del AMSF, cumplen la función de transporte de mercancías a la región y al país, son nudos de cambio de modos de transporte (fluvial, por carretera, por ferrocarril), también son rutas de paso hacia diversas direcciones (entre Paraná y el norte del país, desde Buenos Aires al norte y oeste, etc.), y forman parte del llamado corredor Bioceánico de comunicación entre los países integrantes del Mercosur y asociados.

Otra ruta de tráfico considerable es la RN 11 entre la salida de Santa Fe y la RP 70, es decir, hasta Recreo, con 18.815,99 unidades vehiculares a través de ella se comunica Santa Fe y el sur provincial con el Norte provincial y el oeste (por la RP 70). En el cuadro se evidencia el reparto del tráfico en estos dos rumbos, puesto que la cantidad de vehículos de la RN 11 entre la RP 70 y la RP 4 se reduce a 7.865,7 diarios.

En la RN 11 dentro de Santa Fe se contabilizan solo 943,3 vehículos livianos y 2,05 buses. Por la RN 19, en el tramo RN 11 – RP 6 rumbo a San Jerónimo Norte y San Carlos Centro el tráfico es de 9.507,89 vehículos/día. Entre los vehículos livianos predomina el uso de las camionetas, para transporte de bienes y servicios, y los coches para transporte de personas. El uso de autobuses es más frecuente en la RN 19 rumbo a San Jerónimo Norte y San Carlos Centro y en la RN 11, entre la RP 70 y RP 4, por más que la cantidad de vehículos no supere las 3 decenas, es necesario considerar que en cada autobús entran alrededor de 50 personas, por lo tanto representa un medio de transporte en el AMSF muy importante, mientras que un coche puede transportar de 1 a 5 personas como máximo.

**Cuadro 9 – Tráfico Medio Diario por ruta provincial en los tramos comprendidos entre localidades del AMSF según clasificación vehicular. Año 2004.**

Ruta	Limite del tramo	Vehículos livianos		Vehículos pesados		Total TMD
		Automóviles y camionetas	Autobuses	Camión mediano	Camión pesado	
70	RN 11 – RP 6	3348 (86%)	93 (2%)	235 (6%)	218 (6%)	3894 (100%)
6	San Carlos Sur – RN 19	1552 (85%)	34 (2%)	120 (7%)	130 (7%)	1836 (100%)
6	RP 250s – RP 70	2028 (77,7%)	34 (1,3%)	171 (6,55%)	377 (14,44%)	2610 (100%)
2	Santa Fe – RP 5	5416 (88%)	110 (2%)	337 (5%)	324 (5%)	6187 (100%)
2	RP 5 – Arroyo Aguiar	2017 (90%)	60 (3%)	109 (5%)	55 (2%)	2241 (100%)
2	Arroyo Aguiar – Laguna Paiva	1424 (90%)	51 (3%)	76 (5%)	26 (2%)	1577 (100%)
1	RN 168 – Acceso San José del Rincón	11172 (88%)	307 (2%)	661 (5%)	596 (5%)	12736 (100%)
1	Acceso San José del Rincón – Santa Rosa	1614 (83%)	44 (2%)	145 (7%)	145 (7%)	1948 (100%)

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Vialidad Provincial de Santa Fe, 2004.

En las rutas provinciales destaca el tráfico de la RP 1 entre la RN 168 y el acceso a Rincón con un total de 12.736 vehículos diarios en 2004, lo notorio es que el 88% de ese tráfico son automóviles y camionetas, indicativo de que el tráfico lo realizan residentes de la zona; además este tramo no es de gran relevancia en la circulación regional o nacional.

En el tramo que sigue hacia el norte de la RP 1, hasta Santa Rosa se reduce considerablemente el tráfico a 1.948, también con un elevado porcentaje de autos y camionetas: 83%. Esto señala que el abundante tráfico del tramo anterior se dirige a Rincón, Colastiné, La Guardia.

En segundo lugar de tráfico en rutas provinciales se ubica la RP 2 entre Santa Fe y la RP 5, con 6.187 vehículos y en tercer lugar la

RP 70, entre la RN 11 y la RP 6, es decir, rumbo a Esperanza, con 3.894 vehículos por día (86% son camionetas y autos).

En síntesis, podemos afirmar que a diferencia de las rutas nacionales que tienen como función principal la comunicación y el transporte de productos de la región y el país, en las rutas provinciales predomina el tráfico de vehículos livianos (coches y camionetas) de transporte de personas en toda el AMSF. En este último, los autobuses tienen un papel preponderante, por más que su cantidad no sea elevada, si lo es el volumen de población que transporta, por ejemplo, en la RP 1, tramo RN 168 y Rincón son 307 buses por día con capacidad para 50 personas, pueden transportar hasta 15.350 personas por día (el doble de la población de Rincón para 2001).

Otro factor desencadenante de la contraurbanización incipiente son las viviendas de segunda residencia: al ser un medio dominado por ríos y lagunas, la gente construye sus "quintas" o casas de fines de semana, en lugares de naturaleza inigualable como San José del Rincón, Arroyo Leyes, Santa Rosa, Sauce Viejo y las localidades aledañas, aprovechando el precio comparativamente más bajo de los terrenos. El caso de San José del Rincón, es destacable por su crecimiento. Nació como lugar de "quintas" de los santafesinos; creció y lo sigue haciendo de manera asombrosa.

## Contraurbanización en el municipio nuclear Santa Fe: el dinamismo de los suburbios

La ciudad de Santa Fe ha tenido un significativo crecimiento desde mediados del siglo XIX hasta mitad del XX, alcanzando unos valores exorbitantes entre 1887 y 1895 con un 134,6%, período en el cual se multiplicaron las vías ferroviarias en la provincia, enlazándose con las de Buenos Aires, factor que facilitó la movilidad en toda la pampa y promovió el ingreso de los inmigrantes europeos llegados a la capital argentina hasta esta ciudad. Sin embargo, este gran crecimiento se fue reduciendo década tras década hasta llegar a una variación intercensal de 4,4% en el último período (1991-2001).

Los efectos del gran crecimiento poblacional en la estructura de la ciudad fueron variados:

1) El centro urbano se densifica y se especializa cada vez más en ciertas funciones generales: comerciales y de servicios, desplazando la de residencia e industrial y dejando atrás la mezcla de funciones en el espacio que caracterizó etapas anteriores. Santa Fe, como otras ciudades latinoamericanas, posee un centro histórico, donde se ubican dependencias del Gobierno Provincial y un centro comercial, donde se concentran las funciones político-administrativas del municipio, los comercios y los servicios, los cuales atraen población de toda la ciudad y de localidades del área metropolitana. "El centro se convierte en ámbito de decisión" (Castells, 1988, p. 274); recibe el nombre de centro de negocios, incluyendo la gestión pública, política y administrativa, considerando que el papel simbólico y la función comercial del viejo centro urbano tienden a difuminarse paulatinamente en el espacio.

2) La ciudad se expande hacia las afueras, en un sentido centrífugo: surgen nuevos barrios, principalmente al norte del ejido urbano, puesto que al sur, al este y al oeste su espacio se encuentra acotado por el río Salado y el Sistema Lagunar Setúbal-Leyes. El sentido de la expansión espacial se estructura por los grandes ejes viarios, que corriendo de norte a sur, abren nuevas urbanizaciones a sus alrededores: Av. Gral. Paz, Av. Aristóbulo del Valles, Av. Facundo Zuviría, Av. López y Planes (al sur), luego se transforma en Av. Gral. Peñalosa y finalmente Av. Blas Parera.

3) En las zonas aledañas al centro histórico, asociadas a actividades que históricamente tuvieron gran dinamismo como el puerto y el ferrocarril, pero que hoy

ya no desempeñan esas funciones, así como en amplias zonas del entorno suburbano, se localizan espacios territorialmente deteriorados y socialmente marginales. En los últimos años, tanto el área del antiguo Puerto de Santa Fe, como del Ferrocarril General Belgrano, Molino Marconetti, han sido objeto de rehabilitación urbana (Zárate, 1992) pasando a desempeñar funciones culturales, de esparcimiento y entretenimiento (públicos y privados), cuyo *hinterland* excede el territorio del municipio central.

4) En las últimas 4 décadas surgen los barrios en los suburbios de Santa Fe como lugares de viviendas de segunda residencia, asociados al ocio, descanso y vacaciones. Sin embargo, es en las últimas 2 décadas que los mismos tienen un crecimiento poblacional sin precedentes.

Es evidencia de una desconcentración ya no relativa, como la que se da a nivel interurbano en el área metropolitana de Santa

Fe, sino de una desconcentración absoluta, la pérdida de población residente en el centro urbano. Si bien en el centro y su área circundante (vecinales Zona Sur, República del Oeste, Plaza España, Candiotti Sur y Candiotti Norte) aun se construyen edificios de viviendas habitación, la población decrece debido a que las funciones de servicios y comercio desplazan la función de residencia casi completamente. Gran parte de las construcciones son destinadas a oficinas. En contraposición, las vecinales de las afueras de la ciudad tienen mayor crecimiento, como por ejemplo destacan Colastiné Norte y Altos Noguera.

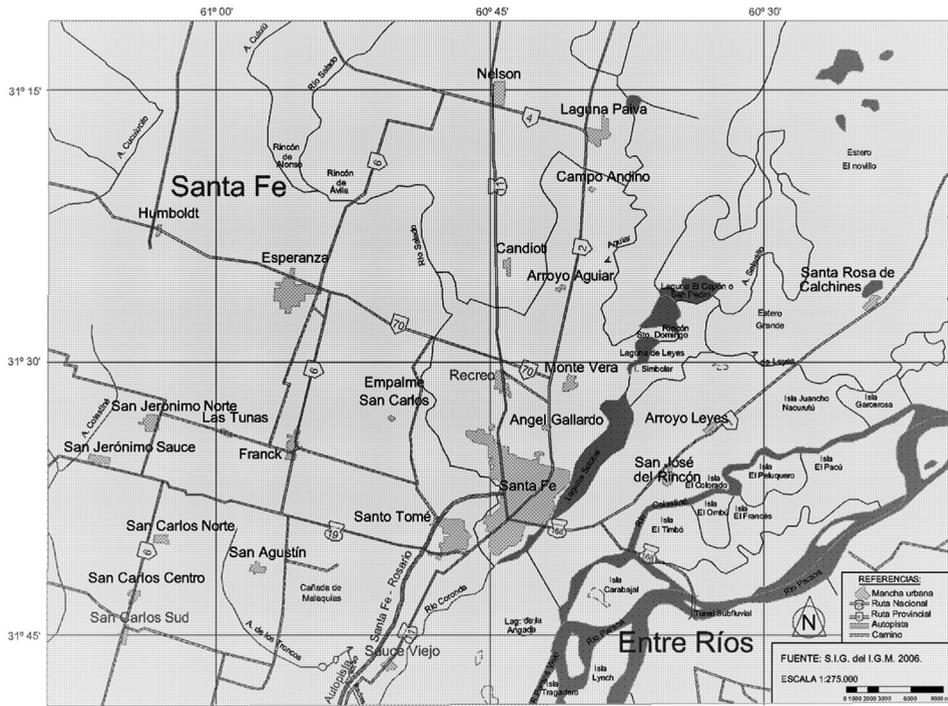
Tal como se observa en el cuadro, las vecinales aledañas al centro pierden población, a pesar de que entre 1991 y 2001 el INDEC ha modificado los límites de estas divisiones administrativas y ha creado en esta zona una nueva vecinal: Centro. Mientras que las vecinales de los suburbios tienen una variación intercensal exponencial.

Cuadro 10 – Evolución de la población en algunas vecinales céntricas y de los suburbios de Santa Fe, 1991 a 2001

Vecinal	1991	2001	Variación intercensal 1991 - 2001 (%)
Colastiné Norte	1.873	3.220	71,9
Altos Nogueras	963	1.523	158,2
Zona Sur (Pedro Candiotti)	17.918	11.090	-38,1
República del Oeste	11.434	10.046	-12,1
Plaza España	13.352	9.248	-30,7
Candiotti Sur	7.203	6.236	-13,4
Candiotti Norte	11.821	11.118	-5,9

Fuente: IPEC, 1991, 2001.

Figura 2 – La contraurbanización en la ciudad de Santa Fe



Los suburbios de las ciudades latinoamericanas constituyen paisajes antrópicos duales; se componen, desde la perspectiva urbanística, de espacios ganadores (Svampa, 2005): los barrios cerrados, delimitados con muros, de viviendas unifamiliares, con amplios jardines y espacios comunes de ocio y deportes, dotados de seguridad y sistemas de vigilancia privada que dan “sensación de seguridad” a sus usuarios, poseedores de servicios y buenas vialidades

que los comunican con el resto de la ciudad; y espacios perdedores: las villas miseria, sectores urbanos densos, no planificados, ni loteados, carentes de servicios, de plano irregular, caótico, donde su población no tiene la propiedad del terreno y autoconstruye su vivienda con materiales de recuperación.

La ubicación de los barrios cerrados, mal llamados privados, así como de las viviendas de segunda residencia de los santafesinos, generalmente provistas de amplio jardín

o parque, piscinas y hasta instalaciones deportivas, es a gran distancia del centro urbano, preferentemente en el ambiente de islas o en la ribera de los riachos o junto a importantes vías de comunicación como la autopista Santa Fe-Rosario. En los últimos años, así como ocurrió con los clubes de campo, las viviendas de segunda residencia pasaron a ser de residencia permanente gracias a la gran movilidad de la población, a las vías rápidas de circulación y mejoras en los accesos a los barrios costeros (Colastiné Norte, San José del Rincón, Arroyo Leyes, etc.), a las preferencias de la gente por vivir en lugares más tranquilos, en contacto con la naturaleza, más seguros, menos contaminados, etc.

Las vecinales de villa miseria santafesina se ubican tanto en los suburbios, junto a los espacios ganadores (caso de Altos de Noguera, ubicada al norte, Alto Verde, al este y La Guardia Colastiné, en la zona de la costa, donde residen pescadores), como en zonas aledañas al centro urbano, caso de Villa del Parque, un barrio que nació de cirujas<sup>2</sup>, gracias a la presencia de un gran basural, y de empleadas domésticas y acarreadores que trabajan en el centro, pero que en las últimas décadas se transformó en un sitio donde imperan la venta de drogas, la prostitución, y demás delitos que tienen por actores centrales a las bandas urbanas, instaurando un ambiente de inseguridad, vicio y pobreza en el amplio sentido de la palabra.

**Cuadro 11 – Características socio-demográficas de la población en 2001 de algunas vecinales de clases bajas y altas en Santa Fe**

Indicador	Vecinales de clase baja				Vecinales de clase alta y media-alta		
	La Guardia-Colastiné	Villa del Parque	Altos de Noguera	Alto Verde	Colastiné Norte	Redisencial Guadalupe	Villa Setúbal
Población 1991	1.190	3.990	963	5.983	1.873	–	–
Población 2001	4.573	3.066	1.523	7.351	3.220	4.584	2.297
Crecimiento intercensal '91-'01	284,3	-22,4	58,2	22,9	71,9	–	–
Población con NBI (1) (%). Media Ciudad: 13,9%	32,4	18,7	31,3	32,3	15	1,1	0,9
Promedio de hijos por mujer (2). Media Ciudad: 2	2,6	2,5	2,5	3	2	1,6	1,6
Desocupación (%). Media Ciudad: 25,9%	28,5	36,6	32,2	40	17,5	21	19,4
Población sin nivel de instrucción o primario incompleto (%). Media Ciudad: 12,4%	24,0	22,1	23,5	26,5	11,5	4,3	4,2
Hogares con deficiente calidad de materiales de la vivienda (3). (%) Media Ciudad: 2,49%	17	5,43	10,3	6,3	5,4	0,07	0

Fuente: IPEC 1991 y 2001.

(1) NBI: Necesidades Básicas Insatisfechas. (2) Cociente entre la cantidad de hijos e hijas nacidos vivos y la cantidad de mujeres, de 14 años o más. (3) Viviendas que presentan materiales no resistentes ni sólidos o de desecho al menos en uno de parámetro considerados. Categoría CALMAT IV.

El grupo de variables seleccionadas permiten caracterizar la situación habitacional, demográfica, educativa y económica de las personas, pudiendo observarse que las vecinales con el rótulo de clase baja se encuentran en una posición de desventaja respecto de la media de la ciudad y con grandes diferencias respecto de las tres vecinales de clase alta y media alta estudiadas. La vecinal Colastiné Norte presenta valores intermedios puesto que allí se identifican situaciones contrastadas, de población de altos recursos y otros sectores en transición a La Guardia-Colastiné en los que los indicadores corresponden a personas de bajos recursos.

Un indicador fiel de la segregación urbana son los altos porcentajes de población con NBI, pues mide la pobreza estructural y es menos sensible a los cambios coyunturales de la economía. Los hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) son los que presentan al menos una de las siguientes situaciones: hacinamiento (hogares que tuvieran más de tres personas por cuarto), vivienda precaria o pieza de inquilinato, condiciones sanitarias deficientes (sin retrete), asistencia escolar (algún niño en edad escolar –de 6 a 12 años- que no asistiera a la escuela) y capacidad de subsistencia (hogares que tuvieran 4 o más personas por miembro ocupado y cuyo jefe no haya completado tercer grado de escolaridad primaria).

Los barrios cerrados de Santa Fe no se encuentran incluidos en el ejido urbano de la ciudad, ni integran alguna vecinal, por lo que no se cuentan con datos demográficos comparables a los de la tabla anterior. El

Reglamento de Zonificación de usos del suelo urbano de 1984 y el actualizado en 2009 aún no los incluye por su localización rururbana, alejada de la ciudad. Constituyen un grupo de emprendimientos surgidos en las dos últimas décadas, en distintas etapas de avance:

- *Aires del llano*, country club. Obra finalizada, ubicada sobre la Autopista Santa Fe–Rosario, km 5,5.
- *El Paso*, country club. Obra finalizada (cuenta con 204 viviendas construidas, 540 lotes de 165 ha en total y club de golf), ubicada sobre la Autopista Santa Fe–Rosario, km 7.
- *La Tatenguita*, barrio cerrado. Obra finalizada, ubicada sobre la Autopista Santa Fe–Rosario, km 4.
- *El Pinar*, barrio cerrado. Obra finalizada, ubicada sobre la Autopista Santa Fe–Rosario, km 4.
- *Altos de la Ribera*, country club. Obra en construcción, ubicada sobre la Autopista Santa Fe–Rosario, km 7, frente a El Paso.
- *Las Alamedas*, barrio privado. Obra finalizada, ubicado sobre la Autopista Santa Fe–Rosario.
- *Dos Lagunas*, barrio cerrado. Obra en construcción, ubicado sobre la Autopista Santa Fe–Rosario, km 7, frente a El Paso.
- *Los Molinos*, club de golf. Obra finalizada, ubicada en Recreo Sur, ruta 11, km 11. Área Metropolitana de Santa Fe.
- *Ubajay*, country club. Obra finalizada, ubicada en San José del Rincón, ruta 1, km 9. Área Metropolitana de Santa Fe.
- *Portal del Leyes*, country club. Obra finalizada, ubicada en Arroyo Leyes, ruta 1, km 11,7. Área Metropolitana de Santa Fe.

Santa Fe vive el fenómeno de la dualidad urbana:

Nos encontramos, en definitiva, con dos ciudades frente a frente: la ciudad rica y la ciudad pobre, o la ciudad blanca y la ciudad de color, con una separación constituida por las clases medias. El paso de una a otra es tanto más brusco cuanto más débiles son las clases medias. (Santos, 1973, p. 228)

Se trata de dos ciudades en una sola:

[...] la de los que pueden consumir – y lo hacen en exceso – y la de los que no pueden consumir sino lo mínimo; la ciudad legal y la ciudad ilegal (desde el punto de vista de la ocupación del suelo); la ciudad formal y la ciudad informal – considerando la economía–; la ciudad limpia y la ciudad sucia; la ciudad con áreas verdes y la ciudad sin áreas verdes. Estas dos ciudades no viven en contraposición, al contrario, una se sirve de la otra, una necesita a la otra. (Geraiges de Lemos, 1990, p. 99)

Esta dualidad urbana lejos de debilitarse con la difusión urbana y la tendencia reciente al reequilibrio incipiente en las jerarquías urbanas latinoamericanas, se acentúa cada vez más, agravando la crisis social y la pobreza extrema. Es expresión de la situación en la que se encuentra la ciudad respecto al proceso globalizador: parte de la ciudad se encuentra conectada globalmente, pero desconectada localmente.

La dualidad urbana es considerada un mal de la gran ciudad latinoamericana, que se evidencia en el espacio a través de la segregación territorial (de aquellas personas que son relegadas a vivir en terrenos no aptos y sin servicios) y la marginalidad social.

Tanto los barrios “ricos” como los “pobres” contribuyen a la difusión urbana, al obligar a Santa Fe a crecer en forma de “mancha de aceite”; los barrios cerrados, al impedir el ingreso y circulación de cualquier persona en su interior, hacen los recorridos urbanos más largo, puesto que hay que rodearlos, no se puede penetrarlos, ocasionando una fragmentación de la ciudad; además, especulando con el valor de la tierra, generalmente se ubican en espacios netamente rurales, provocando intersticios urbanos, que hacen de la ciudad una “máquina” devoradora de todo tipo de recursos (suelo fértil, infraestructura, materiales, etc). Por otro lado, los barrios de villa miseria, también se vuelven impermeables, intransitables, ya no por un elemento físico como es el muro, sino por la inseguridad que provocan las bandas de delincuentes, quienes realmente se apropian del espacio público y lo “privatizan” de una manera muy singular.

## Conclusiones

Entrando en el nuevo siglo, las ciudades medias albergan la mayoría de la población urbana del planeta; sus habitantes y los que habitan el espacio rural circundante acceden a servicios, bienes, infraestructura y fuentes de empleo. Tradicionalmente, los estudios urbanos ponían su mirada especialmente en las megaciudades y grandes metrópolis, encontrándose escasos análisis sobre ciudades medias y los procesos que allí ocurren.

Hoy, es allí, en las ciudades medias y pequeñas de las jerarquías urbanas nacionales donde se produce la mayor dinámica de

cambio; es preciso conocer los procesos para encauzar los esfuerzos de gestión y trabajar de manera integrada, atendiendo a la realidad metropolitana.

La contraurbanización representa un riesgo y a la vez una oportunidad, principalmente para las ciudades medias argentinas, de saber explotar sus ventajas comparativas, de realzar sus virtudes y fortalezas, ya sea por medio de sus elementos heredados, o de los recientemente creados en el contexto del desarrollo endógeno y de la globalización.

En el Área Metropolitana de Santa Fe se están dando procesos de desconcentración poblacional porque crecen más las ciudades de la corona metropolitana que el municipio principal; además la ciudad de Santa Fe disminuye su dinámica económica en las actividades secundarias y en comercio, pero se terciariza, especializándose en servicios, con el perjuicio de generar movimientos pendulares.

La incorporación de suelo rural al ejido urbano responde a la necesidad de la ciudad de contar con más y mejores espacios, a precios más accesibles; parecería tener repercusiones positivas en la calidad de vida de los habitantes

porque tienden a reequilibrar la población, a reducir las densidades demográficas, pero en verdad, contribuyen a la radicación, cada vez con más peso de la ciudad difusa, modelo de gran impacto (muy negativo, se entiende) ambiental y social. Espacios rurales tradicionales que pasan a desempeñar funciones residenciales ven, en poco tiempo, cómo se transforma radicalmente el paisaje y se deteriora el sistema natural en su totalidad. En los aspectos sociales, el choque brusco entre población rural y los nuevos habitantes urbanos (o rururbanos) a esos medios, con pautas culturales distintas, genera conflictos que los alejan de la buena convivencia e integración. Así, se exageran los contrastes sociales y se acrecienta la segregación.

Desde la perspectiva ambiental, resulta imperativo controlar la difusión urbana desencadenada por el surgimiento de barrios cerrados suburbanos o la densificación de vecinales de bajos recursos, de autoconstrucción, que fragmenta la ciudad, que margina grupos sociales, que crea verdaderos muros interiores y que atenta, en definitiva, con la verdadera y tradicional función de la ciudad: la convivencia de sus habitantes.

**María Mercedes Cardoso**

Doctora y Profesora en Geografía en la Facultad de Humanidades y Ciencias da Universidad Nacional del Litoral. Santa Fe, Argentina,  
mercecardoso@hotmail.com

## Notas

- (1) El primer autor en referirse a contraurbanización fue B. Berry, quien se refiere a movimientos centrífugos desde las grandes ciudades hacia los pequeños asentamientos urbanos y rurales. BERRY, B. J. (1976). *Urbanization and Contraurbanization*. Nova York, Arnold.
- (2) Personas que recorren las calles recogiendo basura para luego seleccionarla y venderla. Generalmente cuentan con un carro tirado por caballos.

## Referencias

- ACEBO IBÁÑEZ, E. (dir.). (2000). *El habitar urbano: pensamiento, imaginación y límites. La ciudad como encrucijada*. Buenos Aires, Ciudad Argentina.
- ARROYO, M. (2001). La contraurbanización: un debate metodológico y conceptual sobre la dinámica de las áreas metropolitanas. *Scripta Nova*. Barcelona, Universidad de Barcelona, n. 97.
- BERRY, B. J. (1976). *Urbanization and Contraurbanization*. Nova York, Arnold.
- CARDOSO, M. M. (2008). *La contraurbanización en el Área Metropolitana de Santa Fe, Argentina. Propuestas para la ordenación y el desarrollo sustentable*. Tesis doctoral. Salamanca, Universidad de Salamanca.
- CASTELLS, M. (1988). *La cuestión urbana*. México, Siglo XXI.
- \_\_\_\_\_. (1999). *La era de la Información. Economía, Sociedad y Cultura. La Sociedad Red*, Volumen I, Madri, Alianza.
- CÓRDOVA MONTÚFAR, M. (coord.). (2008). *Lo urbano en su complejidad: una lectura desde América Latina*. Quito, Flacso, Ministerio de Cultura de Ecuador.
- CRUZ RODRIGUEZ, M. S. (coord.). (2006). *Espacios Metropolitanos 2: población, planeación y políticas de gobierno*. México, Universidad Autónoma Metropolitana y Red Nacional de Investigaciones Urbanas.
- ERBITI, C. (2007). Transformaciones del sistema urbano argentino a fines del siglo XX: desafíos para la gestión del territorio. IV SEMINARIO ORDENAMIENTO TERRITORIAL. Disponible en <http://ffyl.uncu.edu.ar>.
- ESTEBANEZ, J. (1988). "Los espacios urbanos". In: PUYOL, R. *Geografía Humana*. Madri, Cátedra.
- FERNÁNDEZ GARCÍA, A. (2003). Las pautas del crecimiento urbano posindustrial: de la rururbanización a la ciudad difusa. *ERIA. Revista Cuatrimestral de Geografía*. Oviedo, Universidad de Oviedo, n. 60, pp. 88-92.

- FERRÁS SEXTO, C. (1998). El fenómeno de la contraurbanización en la literatura científica internacional. *Ciudad y Territorio. Estudios territoriales*, n. 30, pp. 117-118 e 607-626.
- FERRER, M. (1988). "La naturaleza de la crisis urbana". In: BARRERÉ, P.; CABERO DIÉGUEZ, V. et al. *Espacios rurales y urbanos en áreas industrializadas*. Barcelona, Oikos-Tau.
- GARCÍA DELGADO, D. (1997). "Nuevos escenarios locales. El cambio del modelo de gestión". In: GARCÍA DELGADO, D. (Comp.). *Hacia un nuevo modelo de gestión local. Municipio y sociedad civil en Argentina*. FLACSO, CBC/Universidad de Católica de Córdoba.
- GERAIGES DE LEMOS, A. (1990). América Latina: una realidad de ciudades gigantes. *Revista Geográfica*. México, Instituto Panamericano de Historia y Geografía, n. 112.
- GÓMEZ INSAUSTI, R. (1992): "La región metropolitana de Buenos Aires: una desproporcionada concentración". In: ROCCATAGLIATA, J. A. (coord.) *La Argentina. Geografía general y los marcos regionales*. Buenos Aires, Planeta.
- JACOBS, J. (1961). *The death and life of great American cities*. Nova York, Vintage Books.
- LEVEAU, C. (2009). ¿Contraurbanización en Argentina? Una aproximación a varias escalas con base a datos censales del período 1991 y 2001. *Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía*. México, n. 69, pp. 85-95.
- LÓPEZ DE LUCIO, R. (1993). *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*. Valencia, Servei de Publicacions.
- LÓPEZ TRIGAL, L. (2003). Ciudades y periferias sostenibles. Una revisión de conceptos y enfoques aplicados a España y Castilla y León. *Geo I Nova. Revista do Departamento de Geografia e Planeamento Regional, Ordenamento e Planeamento do Território*. Lisboa, n. 7.
- MARTORI I CAÑAS, J. C. y HOBERG, K. (2004). Indicadores cuantitativos de segregación residencial. El caso de la población inmigrante en Barcelona. *Scripta Nova*. Barcelona, v. VIII, n. 169.
- MARTORI I CAÑAS, J. C.; HOBERG, K. y SURINACH, J. (2006). Población inmigrante y espacio urbano. Indicadores de segregación y pautas de localización. *Eure*. Santiago de Chile, v. XXXII, n. 97, pp. 47-62.
- MÉNDEZ SÁIZ, E. (2002). Urbanismo y arquitectura del miedo. Reflexiones sobre los fraccionamientos residenciales cerrados en México. *Ciudad y Territorio, Estudios territoriales*, volumen XXXIV, n. 133-134, Madri.
- PELAEZ, E; GONZÁLEZ, L. y PINTO DA CUNHA, J. M. (2008). Dimensiones de la segregación residencial en el Gran Córdoba (Argentina) y comparación con la región metropolitana de Campinas (Brasil). *Carta económica regional*. México, n. 100, año 20, pp. 31-47.
- PUYOL, R; ESTÉBANEZ, J. y MÉNDEZ, R. (1988). *Geografía humana*. Madrid, Cátedra.
- ROCA CLADERA, J. (2003). La delimitación de la ciudad: ¿una cuestión imposible?. *Ciudad y Territorio, Estudios territoriales*. Madri, v. XXXV, n. 135, pp. 17-35.
- SANTOS, M. (1973). *Geografía y economía urbanas en los países subdesarrollados*. Barcelona, Oikos- tau.
- SECRETARÍA DE DESARROLLO SOCIAL, CONSEJO NACIONAL DE POBLACIÓN E INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA, GEOGRAFÍA E INFORMÁTICA. (2007). *Delimitación de las Zonas Metropolitanas en México 2005*. México.

SVAMPA, M. (2005). *Sociedad excluyente: la Argentina bajo el signo del neoliberalismo*. Buenos Aires, Taurus.

VALENZUELA, M. (1988). "Ciudad y calidad de vida. Políticas e instrumentos para la recuperación social del espacio urbano". In: BARRÈRE, P.; CABERO DIÉGUEZ, V. et al. *Espacios rurales y urbanos en áreas industrializadas*. Barcelona, Oikos-Tau.

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

Texto recibido em 11/fev/2011  
Texto aprovado em 22/mar/2011

