

Mesa 130 - Los territorios urbanos contemporáneos desde la perspectiva histórica

**El campo y la ciudad. Disputas en torno a los procesos de urbanización y las actividades rurales en la Región Metropolitana de Rosario desde una perspectiva histórica.**

Cecilia Inés Galimberti. Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales (CURDIUR) (CONICET-UNR), Santa Fe, Argentina.  
cecilia.galimberti@conicet.gov.ar

Para publicar

### **Introducción**

“«Campo» y «ciudad» son dos palabras muy potentes, y esto no debería resultar sorprendente si recordamos todo lo que parecen representar en la experiencia de las comunidades humanas (...). En la larga historia de los asentamientos humanos, siempre se reconoció profundamente esta conexión entre el campo del que todos, directa o indirectamente, obtenemos lo necesario para vivir y los logros de la sociedad. Y uno de esos logros fue la ciudad: la capital, el pueblo grande, una forma distintiva de civilización” (Williams, 2001, p.25)

Los territorios metropolitanos se encuentran sujetos a profundos procesos de transformación, registrándose, a nivel global, el incremento de dinámicas de urbanización por sobre suelo tradicionalmente ocupado por prácticas rurales. En este sentido, los límites entre la división entre campo y ciudad resultan cada vez más difusos, posicionándose como espacios de interfaz multidimensionales, heterogéneos y complejos que se constituyen en ámbitos de disputas entre diversos usos y actores intervinientes. Son variadas las conceptualizaciones a través de los años que se acuñan para referirse a los bordes de interfaz entre lo rural y lo urbano. The rural-urban fringe (Wehrweim, 1942); urban fringe belts (Whitehand, 1967); rururbanización (Bauer y Roux, 1976); edge city (Garreau, 1992); paraurbano (Folch, 2003); son solo algunos de los conceptos definidos para focalizar el estudio en los espacios complejos que intermedian entre distintas actividades, generalmente incompatibles entre sí.

Especialmente en Latinoamérica, en las últimas décadas se identifican políticas neoliberales que, junto a la tendencia de pérdida de poder de los organismos estatales, fortalecen a la esfera privada; ocasionando que las transformaciones territoriales acontecidas respondan más a las

lógicas del capital que a las directrices del Estado local. Esta hegemonía del capital financiero y económico se refleja en el agravamiento de la estructura socioeconómica territorial. Se registra así un doble proceso liderado por la presión del mercado. Por un lado, la renta agrícola frente al boom de las *commodities* y, por otro, la generación de renta urbana en nuevos procesos de urbanización. En este sentido, los bordes de las ciudades, como explica Jaramillo González (2010) están sujetos a una fuerte presión inmobiliaria, dado que en ellos las rentas urbanas son mucho más elevadas que las rentas rurales, anticipando la expansión futura. Esto genera que, en la mayoría de los casos, a pesar de no existir una real necesidad de nuevo suelo urbano, se realice el cambio normativo, dado que ese simple hecho ocasiona la suba del precio de manera exponencial.

En este contexto, se propone indagar sobre las tensiones y conflictos en torno a los espacios intermedios de la Región Metropolitana de Rosario<sup>1</sup> (RMR), frente al notable aumento de nuevas áreas urbanas y a los cambios en los modos de producción de actividades mayormente agrícolas desde una mirada histórica. Es decir, se plantea interpretar la relación entre campo/ciudad desde los orígenes de la conformación de las localidades de la región, principalmente vinculadas a usos agrícolas-ganaderos en articulación con el proceso de infraestructuración ferroviaria; identificando sus cambios a través del tiempo, hasta abordar los conflictos contemporáneos entre ambas lógicas de apropiación territorial. Es así, que, desde la descripción regional histórica se indaga en las permanencias y huellas de las prácticas y transformaciones territoriales que, siendo claves en la conformación inicial en el territorio, continúan incidiendo en su configuración actual. Comprender el estudio del complejo proceso histórico de transformación de la región y la particularidad de sus localidades, posibilita comprender las problemáticas y potencialidades presentes en la actualidad, así como identificar posibles lineamientos sustentados en una perspectiva integral del ambiente que promuevan su sostenibilidad.

### **¿Identidad urbana o rural?: Conformación de la RMR**

En el siglo XVI ya se comienza a transformar el paisaje de la actual RMR a través de las primeras acciones y marcas de los colonizadores sobre dicho territorio. La introducción del

---

<sup>1</sup> Su delimitación es compleja y diversa según la mirada analítico espacial, funcional o política. A través del tiempo se registran diversos límites propuestos. El presente trabajo, que plantea una mirada histórica del área, toma la delimitación establecida por el Organismo de Prefectura del Gran Rosario.

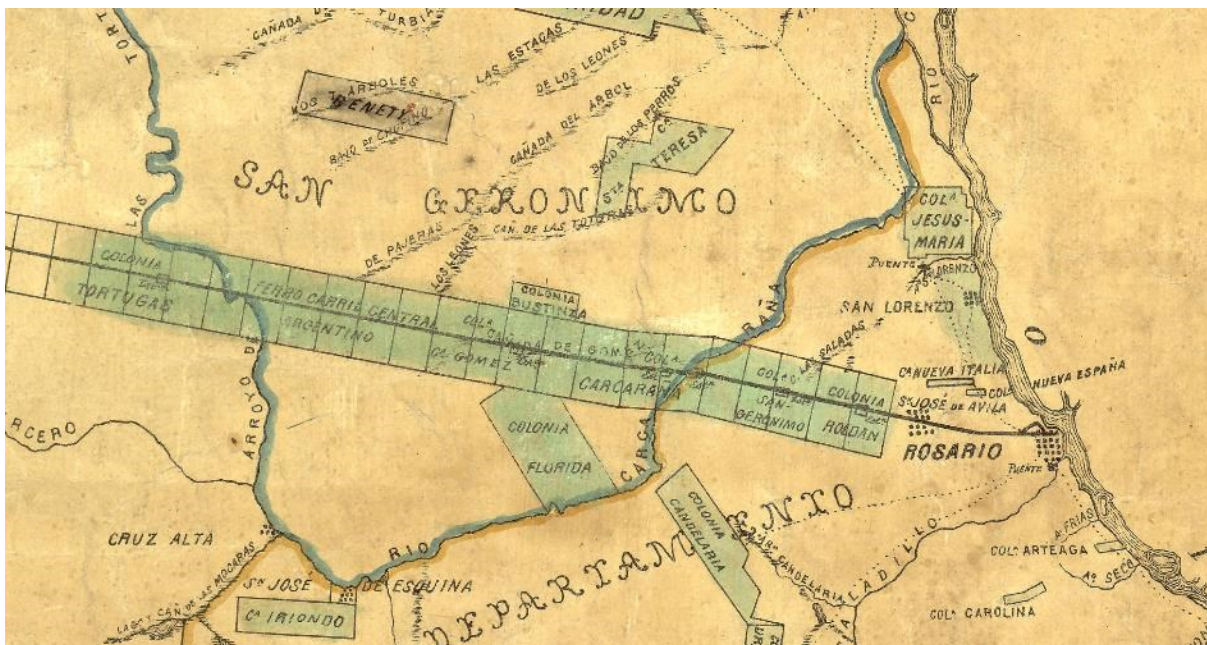
ganado, tanto vacuno como yeguarizo, inician lo que posteriormente consolida el gran desarrollo ganadero que, a su vez, posibilita la subsiguiente expansión agrícola. Justamente, durante el siglo XVII se destaca la figura de los “accioneros” que disponen de concesiones fiscales para recoger el ganado cimarrón que se había multiplicado con absoluta libertad desde el siglo anterior. Éstos comienzan a afincarse en el territorio dando inicio al comercio de vaquerías, explotación de carnes, cueros, sebo y cerdas para el consumo interno y de intercambios. Esto se viabiliza a través del otorgamiento de mercedes por parte del Gobierno del Río de la Plata, constituyéndose en los primeros grandes latifundios que dan origen a la subdivisión del suelo. En 1689 se otorga la merced de las tierras que se ubican entre el arroyo Salinas (actual Ludueña) y el paraje de la Matanza (actual Arroyo Seco) al Capitán Luis Romero de Pineda (Mongsfeld, 1971). Con el transcurrir de los años se van produciendo divisiones de la lonja originaria (dadas las sucesiones a herederos), las cuales se caracterizan por resultar extensas porciones territoriales estrechas y alargadas, perpendiculares a los cursos de agua (siendo clave su acceso para las actividades ganaderas). De este modo, las primeras prácticas de ocupación del territorio ya marcan la lógica de división inicial de la tierra y disposición de asentamientos y futuras actividades. La vegetación y los cursos de agua presentes también condicionan la ubicación de las estancias que evolucionan de la mera extracción de cuero a la producción de carne para su exportación (Galimberti y Jacob, 2020). Sin embargo, es a mediados del siglo XIX que inicia un proceso de cambio que configura la identidad regional.

Si bien la declaratoria de ciudad a Rosario en 1852 y la definición de su puerto y aduana como los principales para la Confederación Argentina resultan hechos clave para su acelerada transformación, los cambios en los modos de producción modifican ampliamente las dinámicas territoriales. Las políticas vinculadas a la modernización nacional implican reformas y propuestas que inciden en gran medida a este ámbito geográfico; en especial, nos referimos a la llamada colonización agrícola. En Argentina se emplea el concepto de “colonia” para caracterizar a los nuevos asentamientos vinculados a la “revolución agrícola”, mediante la introducción de población externa al territorio, siendo rápidamente modificado mediante el uso de la cuadrícula como modalidad de conversión de la tierra pastoril en tierra agrícola (Martínez de San Vicente, 1995). Es así como en un breve lapso (aproximadamente dos décadas, entre

1870 y 1890), la colonización agrícola da como resultado un nuevo paisaje productivo a partir de la pequeña propiedad de explotación cerealera.

Nicasio Oroño (gobernador de Santa Fe entre 1865 y 1867) tiene un rol clave a nivel provincial del fomento agrícola. En 1964 existen cuatro colonias, creciendo a 18 en 1969 y a 31 en 1872. Se fundan 13 nuevas colonias entre 1875 y 1876, de manera que para fin de dicho período se reconoce una cobertura de aproximadamente 600.000 hectáreas de colonias dedicadas a la agricultura. Santa Fe pasa a tener en quince años un incremento del 22% de superficie dedicada al trigo (Martínez de San Vicente, 2010). Siguiendo a Garavaglia y Gelman (2003), la colonización produce un fuerte impacto en esta provincia, pasando de registrar en 1858, 41.000 habitantes, a 400.000 en 1895 debido el fuerte proceso de inmigración asociado. Asimismo, a fin del siglo XIX Santa Fe registra más de la mitad del área sembrada del país; por lo cual, se la conoce como el “granero de Argentina”, destacándose especialmente por los cultivos de trigo, maíz y lino.

Figura 1. Fragmento del Plano de la Provincia de Santa Fe y sus Colonias - 1877



Fuente: Archivo General de la Nación.

Esta transformación productiva es posibilitada en gran medida por el proceso de infraestructuración ferroviario y portuario. El sistema ferroviario cambia radicalmente la

estructura regional, no solo desde el nivel comunicacional y productivo, sino también como impulsor de urbanización. Prácticamente en toda el área se reconoce que junto a cada estación se conforma un núcleo poblacional, dando surgimiento a una gran parte de los poblados (Caballero, 1991). En 1860 se constituye la Compañía del Ferrocarril del Rosario a Córdoba (posteriormente denominado Ferrocarril Central Argentino) que comienza a prestar servicios entre Rosario y Tortugas en 1866. La Compañía de Tierras del Central Argentino subdivide, así, las tierras en dos leguas de ancho en todo el largo de la vía férrea entre Rosario y Córdoba; promoviendo el desarrollo agrícola y la conformación de urbanizaciones, siendo la primera Roldán (de la colonia Bernstadt) en 1866 (Mongsfeld, 1971). La Figura 1 expone un fragmento del plano de la provincia de Santa Fe y sus Colonias de 1877 en el que se visualiza que, en dicho año, en el territorio santafesino solo se encuentra la mencionada línea férrea en torno a la cual se localizan: Roldán, San Gerónimo, Carcarañá y, luego del río carcarañá, Cañada de Gómez y Tortugas.

En cambio, en el plano de la provincia de Santa Fe de Gabriel Carrasco que acompaña el censo de 1889 (ver fragmento en la Figura 2), ya registra la creciente expansión ferroviaria que, al mencionado Ferrocarril Central Argentino, se incorporan el Ferrocarril Oeste Santafesino (FCOS) (para el transporte de cereal desde la colonia Candelaria) y el Ferrocarril a Buenos Aires. De este modo, se van generando nuevas urbanizaciones, como son Pérez, Zavalla y Pujato en torno a las estaciones del FCOS a La Candelaria (actual Casilda). Sobre la vía a Buenos Aires hacia el sur se instalan nuevas localidades como, por ejemplo: Pueblo Aguirre en torno a la estación Arroyo Seco; Alvear y Villa Gobernador Gálvez. En los años siguientes, especialmente entre 1890-1910, el área continúa en pleno desarrollo e infraestructuración a través de la construcción de nuevas líneas ferras de vinculación a la ribera, como también nuevas instalaciones portuarias.

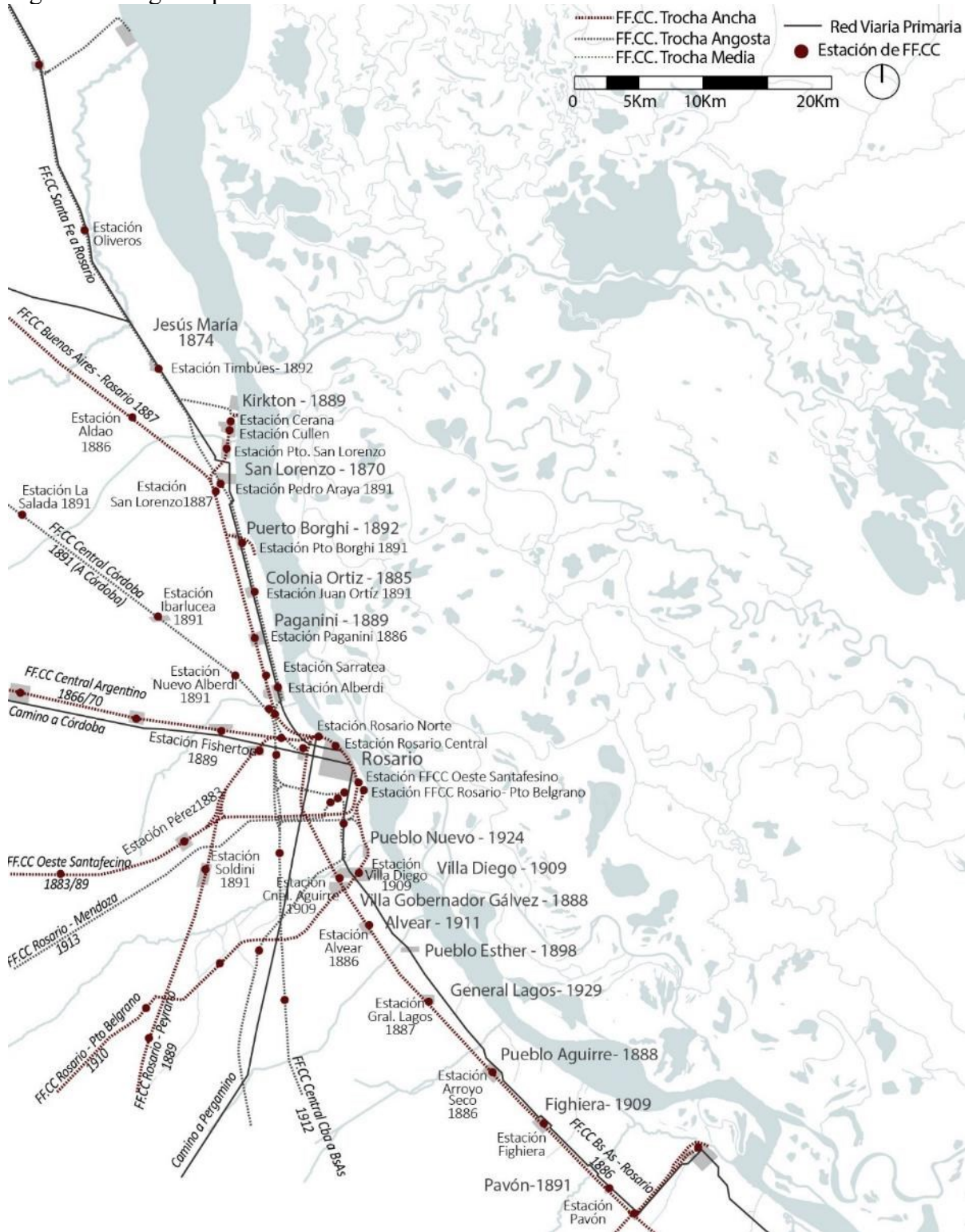
Figura 2. Fragmento del Plano de la Provincia de Santa Fe, Gabriel Carrasco - Censo 1889



Fuente: Archivo General de la Nación.

En la Figura 3 se registra la acelerada transformación de la región en torno a la instalación de ramales y estaciones ferroviarias, así como también la conformación de poblados mayormente vinculados a éstas. Si bien se reconoce una identidad regional asociada en primer lugar a la ganadería, continuando con un fuerte proceso de agriculturación, asociado a la infraestructuración ferro-portuaria y su articulación con el inicio del proceso de urbanización, cada municipio o comuna presenta sus particularidades. Las características específicas de cada localidad tienen relevancia, no sólo en el origen de su conformación, sino en los procesos posteriores, especialmente en el transcurso del siglo XX, mediante los cuales ocasionan que un poblado adquiera una vocación industrial, mientras otros, por ejemplo, presenten un perfil netamente recreativo-residencial, como también se reconocen en algunos un alto aumento poblacional, a diferencia de aquellos que tienden a una desaceleración de crecimiento habitacional. Por esto, la Tabla 1 (asociada a la Figura 3) incorpora un muy breve apartado de transformación desde una perspectiva histórica, desde los inicios de la urbanización a la actualidad.

Figura 3 – Orígenes poblados e instalaciones estaciones ferroviarias – Sistema ferroviario RMR



Fuente: Elaboración propia en base a Galimberti (2015)

Tabla 1. Transformación urbana/rural de las localidades de la Región Metropolitana de Rosario<sup>2</sup>.

<b>PUERTO GENERAL SAN MARTÍN</b>
<p>Camilo Aldao y José María Cullen promueven el desarrollo de una colonia y pueblo hacia el sector sur de su propiedad territorial, junto al arroyo San Lorenzo (concretada en 1884). En 1889 se propone la colonia y pueblo Linda Vista. Las extensiones ferroviarias posteriores ocasionan la instalación de dos estaciones sobre este territorio: Cullen y <u>Cerana</u>, en torno a la última también se desarrolla la urbanización. Las condiciones de puerto natural, por las altas barrancas, ha ocasionado que se instalen diversas instalaciones portuarias, íntimamente asociado a las actividades agrícola-ganaderas que tienen lugar en su jurisdicción (Embarcadero del Escocés en 1882). Desde mediados del siglo XX se intensifica la instalación de nuevos componentes industriales-portuarios, como también así, de nuevas urbanizaciones; ocasionando diversos conflictos por la yuxtaposición de suelo residencial junto a usos productivos. Asimismo, se registran conflictos por el gran caudal de camiones con los productos de la cosecha agrícola que ingresan a la localidad para acceso a puertos. La planta urbana resultante es producto de la extensión y completamiento de barrios y urbanizaciones diversas, algunos de ellos aislados, presentando fragmentaciones y desconexiones.</p>
<b>SAN LORENZO</b>
<p>El paraje denominado Don Lorenzo a fin del siglo XVIII es donado a la Orden Franciscana, quienes trasladan la capilla y colegio previamente en manos de Jesuitas. Éste resulta el motor principal de conformación de un poblado en 1859 junto al Convento de San Carlos. En 1882 se realiza otra urbanización entre el río Paraná y el arroyo San Lorenzo. El desarrollo ferroviario en los años siguientes, con la instalación de la estación San Lorenzo en 1887 y, posteriormente, la entonces Pedro Araya, junto a las disposiciones de vías, modifican el <u>parcelamiento</u> previo e impulsan nuevas extensiones urbanas. Asimismo, la instalación de grandes componentes industriales desde la década de 1930 ocasiona un perfil fuertemente productivo y el asentamiento de nuevos trabajadores, lo que produce la conurbación con las localidades aledañas al norte y sur de su jurisdicción. En la actualidad, sólo el 33% de su suelo es rural.</p>

<sup>2</sup> Se excluye de la tabla a la ciudad cabecera Rosario.

### **FRAY LUIS BELTRÁN**

Sus condiciones de puerto natural, al igual que gran parte de las localidades ribereñas de la región, ocasionan que desde el siglo XIX se desarrollen distintos embarcaderos y puertos. En 1887 Borghi, propietario de las tierras, encarga la construcción del Puerto Canaletas y, posteriormente, se inaugura la estación ferroviaria y su acceso a puerto. A su vez, la instalación del Arsenal Regional del Litoral en 1904 resulta un hecho clave para el desarrollo territorial, dado que al año siguiente se realiza la primera urbanización. En las décadas sucesivas se van desarrollando nuevos barrios y sus respectivas expansiones. El Arsenal y Fábrica Militar ocupa la mayor parte de su frente costero. En la actualidad el 38% del suelo de su jurisdicción es rural.

### **CAPITÁN BERMÚDEZ**

Este territorio originalmente forma parte de la Estancia Los Paraísos de Juan Ortiz, quien funda colonia y pueblo a su nombre en 1886 y que también construye la Destilería de alcohol La Rosario. En 1892 se inaugura la estación ferroviaria. El Arsenal y Fábrica Militar, al igual que en Fray Luis Beltrán, incide en la transformación del área. Sin embargo, es la instalación de Celulosa en 1929 que atrae trabajadores y ocasiona el desarrollo de nuevas urbanizaciones. Si se tiene en cuenta las actividades en la totalidad de su jurisdicción, presenta tanto un perfil industrial como agrícola-ganadero, dado que el 58% de su jurisdicción corresponde a suelo rural.

### **GRANADERO BAIGORRIA**

En 1774 se localiza en este territorio la posta denominada El Espinillo, pero es recién en 1884 junto a la aprobación de la extensión ferroviaria del FFCC Rosario-Buenos Aires hacia Sunchales que el escribano Paganini inicia la gestión de un pueblo junto a la estación que llevarán su apellido. Si bien originalmente es netamente rural, a fines de la década de 1920 inicia un proceso de industrialización, a través del cual se instalan componentes productivos que atraen migración y asentamiento de trabajadores, incrementado, así, la urbanización. En 1950 se denomina Granadero Baigorria. Desde la segunda mitad del siglo XX se registra la conurbación hacia el norte y el sur de su jurisdicción con las linderas Rosario y Fray Luis Beltrán. En la actualidad, sólo el 34% de su ámbito jurisdiccional es rural. Si bien registra producción agrícola extensiva y actividades ganaderas, no presenta el mismo rol que en otras localidades de la región, dado su carácter principalmente industrial y portuario.

### **RICARDONE**

Su origen también se vincula a la estancia Los Paraísos de Ortiz, teniendo así una vocación inicial agroganadera. Son los agricultores quienes a fin del siglo XX solicitan el desarrollo de un poblado, el cual se oficializa en 1890 y en los años siguientes se solicita una expansión al tejido inicial. No obstante, especialmente luego de la década de 1970 se realizan nuevas urbanizaciones a continuación de la planta original, aunque gran parte de éstos se consolidan luego de 1990. En las últimas dos décadas se registran nuevos desarrollos urbanos que prácticamente duplican el sector original. A pesar de ello, el 97% del suelo de su jurisdicción es rural.

### **IBARLUCEA**

El inicio de la urbanización, si bien diferido en el tiempo, se inicia en torno a la estación ferroviaria instalada en 1891. Se registra una primera extensión en la década de 1930, pero, especialmente, se destacan los desarrollos urbanos realizados entre 1960 y 1970, de lógica dispersa y alejados del tejido original. En las últimas tres décadas se identifica un incremento notable de nuevas urbanizaciones, tanto cerradas como abiertas, que han ocasionado una acelerada transformación territorial y la atracción de nuevos habitantes. No obstante, la localidad continúa presentando un rol preponderante de actividades agropecuarias con el 80% de suelo rural.

### FUNES

El desarrollo de la colonización agrícola vinculado al Ferrocarril Central Argentino ocasiona la instalación de la estación Bandera y el surgimiento de una urbanización en torno a ésta, próxima a Rosario, inicialmente denominada San José de Ávila en 1874-1875. Ya en su origen, el poblado posee una vocación de recreo y finisemanal. El tejido original consta de 88 manzanas, sin embargo, luego de la adquisición de Pedro Lino Funes del pueblo, se realiza una nueva subdivisión modificando las dimensiones de las parcelas originales. Si bien este territorio tiene una fuerte predominancia de actividades vinculadas al ganado, en especial el tambo; luego se va sustituyendo por el avance de la urbano. Especialmente desde la segunda mitad del siglo XX se desarrollan diversas urbanizaciones que extendieron notablemente la planta original. De las 88 manzanas iniciales, en la década de 1990 ya registraba más de 800. Sin embargo, es a partir del comienzo del nuevo siglo, junto a la inauguración del tramo de la autopista Rosario-Córdoba que Funes se convierte en poco más de dos décadas en la localidad con mayor cantidad de nuevas urbanizaciones privadas y abiertas, tendencia que sigue en curso, modificando notablemente su morfología, así como la cantidad poblacional.

### ROLDÁN

La Colonia Bernstadt vinculada al Ferrocarril Central Argentino y su estación Roldán (1866) da origen a la localidad. El tejido inicial presenta 120 manzanas en torno a la estación; sin embargo, en las décadas siguientes se anexan nuevas urbanizaciones. Se destaca Villa Flores (1937), que presenta una disposición radial, con otra lógica respecto a la cuadrícula original del poblado. Si bien desde la década de 1960 se realizan áreas urbanas vinculadas a las vías de movilidad (ruta 9 y A012), al igual que en Funes, se denota un fuerte incremento de suelo urbano a partir de la autopista Rosario-Córdoba, con la incorporación de tipologías de barrios abiertos y cerrados. También así se urbanizan las áreas rurales lindantes a Funes, ocasionando su conurbación. Esta localidad cambia su perfil, de un carácter agrícola preponderante a recreo-residencial.

### PÉREZ

En 1859 José Roque Pérez establece la estancia San Sebastián. Posteriormente, en 1886, se expropia y vende a Carlos Casado (FFCC Oeste Santafesino) una franja de 6 km de largo por 30 metros de ancho para el desarrollo de vías y un sector de 1000 m<sup>2</sup> para la instalación de la estación denominada Pérez y una urbanización homónima. En 1914 inicia la instalación de los talleres ferroviarios Gorton y junto a éstos surge un barrio nuevo con una lógica de tejido y trazado diferente al existente. El mismo año también se desarrolla la urbanización Villa América, alejada del casco urbano. En las décadas siguientes, continúa el proceso de urbanización, muchas de ellas autónomas y muy distantes de la planta urbana original. Se destacan los siguientes: en 1930, Guardia Nacional; en 1948, Cabin 9; en 1968, Barrio Residencial Parque Güemes y, en la década de 1990, la extensión de Villa América. En la actualidad, si bien la agricultura continúa teniendo un rol preponderante, dado que el 86% del suelo de su jurisdicción es rural (además de agricultura extensiva y ganado vacuno, se destacan plantaciones florícolas y hortícolas), en las últimas décadas se ha incrementado su perfil industrial.

### ZAVALLA

El inicio de la urbanización se vincula con el Ferrocarril Oeste Santafesino y las gestiones de Carlos Casado de Alisal que da comienzo a la subdivisión parcelaria para lotes urbanos. En 1887 se oficializa el poblado. Durante el siglo XX se producen diversas extensiones urbanas. La instalación de la Facultad de Ciencias Agrarias de la Universidad Nacional de Rosario (1967), (que traslada todas sus actividades en 1994), resulta un polo atractor de nuevos habitantes y procesos de urbanización. El 98% de la jurisdicción corresponde a suelo rural. Si bien en su mayor proporción se produce agricultura extensiva, también se destacan producciones agroecológicas y hortícolas de gran relevancia.

### **SOLDINI**

Soldini tiene la particularidad que su planta urbana presenta dos orígenes diferentes. Por un lado, el denominado Pueblo Viejo, desarrollado por Domingo Arán, quien, en 1891, establece una chacra agrícola-ganadera con la respectiva urbanización. Por otra parte, el Pueblo Nuevo, producto de la donación de Luis Soldini Domeq para la instalación de la estación de la línea Rosario a Peyrano, la cual genera el parcelamiento del suelo aledaño para un poblado. Mientras que el primero contaba originalmente de 10 manzanas, el segundo de 20, dando continuidad al tejido inicial. Si bien en las décadas siguientes se registran ampliaciones de su planta urbana, las mayores expansiones se han dado en las últimas décadas. No obstante, éstas presentan continuidad a la planta existente, ocasionando principalmente la transformación del suelo periurbano. Actualmente el 97% de su jurisdicción es rural, mayormente utilizado para prácticas agrícolas extensivas de soja, trigo y maíz y actividades ganaderas, pero también se registra producción hortícola.

### **PIÑERO**

A inicios del siglo XX el entonces terrateniente Piñero Pacheco promueve la colonia Justo M. Piñero y pueblo homónimo. El inicio del asentamiento y la construcción de los primeros equipamientos como iglesia y escuela se produce junto al desarrollo ferroviario, dado que en 1906 se construye el ramal Rosario-Puerto Belgrano y se instala la estación Don Erasto. Sin embargo, esta localidad, que originalmente registra una planta urbana de 16 manzanas, en la segunda mitad del siglo XX inicia un proceso de urbanización dispersa, muy alejadas del núcleo original. Mayormente éstas se producen junto a la ruta provincial N°18 y la ruta nacional AO12. La tendencia a la urbanización dispersa se ha profundizado en los últimos años. Sin embargo, su jurisdicción continúa siendo predominantemente rural, dado que posee el 94% del suelo con dicha calificación catastral.

### **VILLA GOBERNADOR GÁLVEZ**

La ciudad tiene la particularidad de unificar tres urbanizaciones con orígenes diferentes: 1°. El pueblo de Villa Gobernador Gálvez, fundado en 1888, vinculado a la necesidad de una urbanización previa hacia el sur de Rosario, antes del arroyo Saladillo (por sus frecuentes desbordes); 2°. La urbanización de Villa Diego, nombrada por el Dr. Diego de Alvear, asociada a la instalación de las vías, estación y talleres ferroviarios; y, 3°. La creación de Pueblo Nuevo junto al frigorífico Swift, que originalmente alberga a sus trabajadores. Su jurisdicción predominantemente posee suelo urbano y suburbano, registrando solo un 7% de superficie rural. En dicho suelo se reconoce una alta presencia de quintas e invernaderos, aunque también, producción agrícola extensiva y pasturas para cría del ganado. La localidad tiene un carácter fuertemente industrial, principalmente de la rama frigorífica y metalúrgica. Es la localidad con mayor cantidad de población del área luego de Rosario.

### **ALVEAR**

Por su condición de puerto natural, a mediados del siglo XX, se localizaba el embarcadero Punta Alvear (en tierras de propiedad del Dr. Diego de Alvear). Los primeros pobladores permanentes se vinculan con la instalación de la Estación Alvear en 1886. Sin embargo, es recién en 1915 que se solicita la aprobación de su trazado. En 1917 se incorpora a su jurisdicción la estación Monte Flores y su zona aledaña. Especialmente, en la segunda mitad del siglo XX, se genera una gran cantidad de nuevos loteos, la mayoría alejados de la planta urbana y de manera dispersa. Las vías de movilidad, en especial la ruta provincial n°18 y la autopista Rosario-Buenos Aires, resultan atractores de éstos. La gran dispersión urbana en Alvear genera diversas problemáticas por la incompatibilidad de usos del suelo y las amplias distancias para proveer los servicios urbanos. Si bien la localidad presenta un rol industrial significativo para el área, el 83% del suelo es rural, el cual mayormente está dedicado a cultivos extensivos y, en menor medida, en su periurbano se reconocen producciones hortícolas.



### **PUEBLO ESTHER**

Su origen se asocia al camino de Rosario-San Nicolás y a la conformación de General Lagos. Pueblo Esther tiene la particularidad de que no cuenta con estación ferroviaria propia; sin embargo, ha tenido una gran influencia la estación de General Lagos para el desarrollo de su poblamiento. Durante el siglo XX, especialmente luego de 1970, se fueron realizando diversas urbanizaciones, mayormente destinadas como segundas residencias (estivales y finisemanales), con diferentes lógicas de trazado y parcelación. Esta tendencia se incrementa en las últimas décadas, con el desarrollo de nuevas urbanizaciones cerradas y abiertas, como también se reconoce la ocupación para residencia permanente. El 61% de su suelo continúa siendo rural, el cual si bien en gran parte es utilizado para cultivos extensivos tradicionales también se reconoce una producción hortícola relevante.

### **GENERAL LAGOS**

Si bien en 1886 se habilita la estación General Lagos del Ferrocarril BsAs-Rosario, la aprobación del tejido urbano propuesto data de 1929. Se considera que tiene un proceso de urbanización más tardío en comparación a otras localidades del área. Sin embargo, desde la década de 1960 éste se acelera en diversos sectores de su jurisdicción, ampliando significativamente el suelo urbano, pero con muy baja ocupación. En las últimas dos décadas se incorporan nuevas urbanizaciones que incluyen barrios privados. El 86% de su suelo es rural, mayormente dedicado a actividades ganaderas y a agricultura extensiva, como también se identifica producción hortícola en su periurbano.

### **ARROYO SECO**

Si bien desde 1774 existía la Posta del Arroyo Seco (sobre el llamado Camino de la Costa que vinculaba Rosario con San Nicolás), luego de la prolongación del FFCC BsAs-Rosario, la familia Aguirre en 1887 dona las tierras para la estación del ferrocarril y para la urbanización de nombre homónimo a su apellido. El tejido resultante consta de 79 manzanas de 112 metros de lado y de su parcelamiento resultan entre 10 a 16 lotes por cada una. Desde su origen predominan las actividades agrícolas (mayormente papas y cereal) y en 1898 se instala un matadero. Con el transcurrir de las décadas se reconoce la expansión contigua de la planta urbana original y, por otra parte, el desarrollo de nuevas urbanizaciones sobre la ribera, en gran medida para loteos de uso de fin de semana. También así, se reconoce la incorporación de nuevas tipologías como barrios cerrados, como Tierra de Sueños Boating en 2012. Sin embargo, el 92% de su jurisdicción corresponde a suelo rural, mayormente destinada a soja, trigo y maíz. También cuenta con producción de arvejas, papa y perejil; así como actividad ganadera y cría de pollos.

### **FIGHIERA**

El comienzo de la urbanización de Fighiera se asocia a la instalación de la estación ferroviaria homónima en torno a la cual se configura su tejido urbano. Durante el siglo XX se han generado expansiones menores de dicho casco; pero, especialmente, se destacan los desarrollos realizados sobre la ribera del Paraná, alejados del núcleo histórico. Dentro de las transformaciones de suelo urbano recientes se destaca el barrio cerrado Azahares del Paraná, con una superficie equivalente al 75% de la planta urbana central de Fighiera. La localidad es predominantemente rural, con un 97% de su jurisdicción calificado de dicho modo y destinado mayormente a agricultura extensiva, aunque, especialmente en su periurbano, se identifican quintas de producción hortícola.

### **ÁLVAREZ**

La urbanización de Álvarez se funda en 1890 en un sector de la estancia San Antonio, en torno a la estación homónima del Ferrocarril Central Argentino. La expansión urbana se ha realizado de manera contigua y con la misma lógica al núcleo fundacional; sin embargo, en las últimas décadas se desarrollan nuevas urbanizaciones junto a la ruta provincial N°18 alejadas de la planta existente. La mayor superficie de la jurisdicción corresponde a uso rural ocupando el 95%.

### VILLA AMELIA

La localidad de Villa Amelia registra una identidad rural, con actividades agropecuarias, desde sus orígenes. El comienzo de su urbanización se asocia a la instalación del cuadro de estación ferroviario homónimo. Su tejido se dispone a ambos lados de la vía férrea, quedando la localidad completamente separada por ésta, hacia el oeste el tejido se conforma por 16 manzanas y al este por 32. No obstante, aún en la actualidad, se localizan sectores no ocupados. En las últimas décadas, inicia un proceso de urbanización junto a la ruta 18, correspondiente a la jurisdicción pero distanciada aproximadamente 10 kilómetros de su planta urbana. El 98% de su suelo es rural.

Fuente: Elaboración propia.

Como se expone en la Tabla 1, la mayoría de las localidades tienen su origen vinculado a actividades rurales y su desarrollo urbano articulado con las estaciones ferroviarias. Por otra parte, también se registran procesos de urbanización acelerados en torno a la instalación de industrias desde la década de 1930, por ejemplo, como ocurre en las localidades correspondientes al corredor norte<sup>3</sup>. Asimismo, especialmente a partir de las décadas de 1960 y 1970 son diversos los municipios y comunas que habilitan nuevo suelo urbano catastralmente pero que no se efectiviza en lo inmediato, sino que esto ocurre distanciado en el tiempo e incluso aún, alguno de ellos, no se encuentran efectivamente ocupados. Esas nuevas urbanizaciones se establecen mayormente junto a rutas nacionales y provinciales y tienen la característica de encontrarse alejados de las plantas urbanas históricas; como, por ejemplo, Alvear y Piñero. A su vez, se destaca en el corredor oeste, el gran incremento de suelo urbano que se sucede a partir de la inauguración de la autopista Rosario-Córdoba, como ocurre con las ciudades de Funes y Roldán. Sin embargo, a pesar del gran incremento de suelo urbano que han tenido las localidades hasta el siglo XXI, en la actualidad, la mayoría de ellas continúan siendo predominantemente rurales.

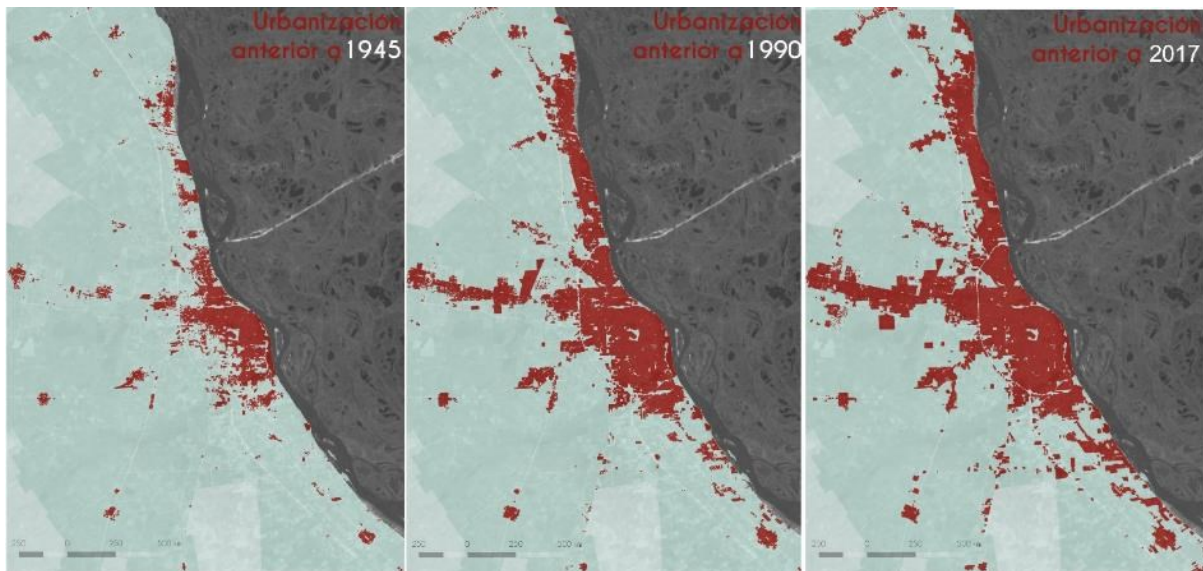
### **Entre la expansión urbana y la conquista de la soja**

Las actividades agropecuarias, como se expone en el apartado anterior, presentan un rol fundante en el inicio y conformación de la región, posicionando a ésta estratégicamente tanto a nivel nacional como internacional por sus exportaciones primarias. Sin embargo, luego de la década de 1920, con el inicio de la industria sustitutiva de importaciones, se denota un gran

<sup>3</sup> Especialmente, las localidades ribereñas: Puerto General San Martín, San Lorenzo, Fray Luis Beltrán, Capitán Bermúdez y Granadero Baigorria.

crecimiento industrial que, como se indica en la tabla precedente, ocasiona un fuerte incremento de suelo urbano en las localidades donde se instalan dichos componentes productivos. A mediados del siglo XX, con gran incidencia del capital exterior, se incorporan nuevas industrias base en la región, revelando una disminución de las explotaciones agropecuarias. Si se comparan los censos de 1947 y 1969, disminuye la superficie para dichos usos rurales (a favor del incremento de los usos urbanos) de 367.806 hectáreas a 348.577 (Rofman, 1971). En cuanto a la producción agrícola, si tomamos de referencia el año 1968, la superficie cultivada del área se distribuye del siguiente modo: 62,25% de cereales, 17% de forrajeras, 10,5% de oleaginosas, 7,75% de papa y un 2,5% de hortalizas.

Figura 4 – Proceso de urbanización en la RMR entre 1945-2017.



Fuente: Elaboración propia.

Sin embargo, desde la década de 1970 cambian los modos de producción vinculados al agro, especialmente en torno a la gran expansión del cultivo de soja. En especial, desde los '90s se producen diversas innovaciones tecnológicas, como la aprobación de la semilla RoundUp Ready, genéticamente modificada (resistente a herbicidas como Glifosato); la siembra directa; y, el gran aumento de plantas procesadoras y exportadoras de granos sobre las barrancas del Paraná; lo que ocasiona que entre las décadas de 1980 a 2005 en Argentina el cultivo de soja pase de 2 a 17 millones de hectáreas (Galimberti, 2021). De manera que, del 10% aproximado de cultivo de oleaginosas en la región del Gran Rosario para fines de la década de 1960 pasa al

40% de la superficie total destinada al cultivo de granos para 2013. Asimismo, es importante destacar que en la región se concentra el 40% de la población provincial ocupando sólo el 1,4% de la superficie de Santa Fe, mientras que, también, en el sur provincial se genera el 60% de su producción de cereales y oleaginosas y en la RMR también se localiza el principal complejo agroexportador nacional (y uno de los más importantes del mundo) (ECOM, 2015).

Tabla 2 – Cantidad de habitantes en 1947, 1970, 1991 y 2010 y variaciones intercensales.

<b>LOCALIDAD</b>	<b>CENSO 1947</b>	<b>CENSO 1970</b>	<b>CENSO 1991</b>	<b>CENSO 2010</b>	<b>1947/1970</b>	<b>1970/1991</b>	<b>1991/2010</b>
<b>ROSARIO</b>	467.937	697.257	908.875	948.312	49%	30,35%	4,34%
<b>PUERTO GENERAL SAN MARTÍN</b>	1.680	5.838	9.383	13.409	247,50%	60,72%	42,90%
<b>SAN LORENZO</b>	11.109	28.153	41.160	46.239	153,43%	46,20%	12,34%
<b>FRAY LUIS BELTRÁN</b>	969	6.467	11.985	15.389	567,39%	85,33%	28,40%
<b>CAPITÁN BERMÚDEZ</b>	6.240	17.492	26.078	29.425	180,32%	49,09%	12,83%
<b>GRANADERO BAIGORRIA</b>	1.681	9.687	22.097	37.333	476,26%	128,11%	68,95%
<b>RICARDONE</b>	255	571	842	2.703	123,92%	47,46%	221,02%
<b>IBARLUCEA</b>	301	808	1.448	4.402	168,44%	79,21%	204%
<b>FUNES</b>	1.913	5.674	8.952	23.520	196,60%	57,77%	242,05%
<b>ROLDÁN</b>	3.402	6.711	9.382	14.299	97,27%	39,80%	52,41%
<b>PÉREZ</b>	3.433	11.108	20.715	27.578	223,56%	86,49%	33,13%
<b>ZAVALLA</b>	1.799	3.540	4.196	5.166	96,77%	18,53%	23,12%
<b>SOLDINI</b>	657	2.070	2.387	3.312	215,07%	15,31%	38,75%
<b>PIÑERO</b>	211	903	947	1.816	327,96%	4,87%	91,76%
<b>V. GOB. GÁLVEZ</b>	8.865	30.805	63.078	80.769	247,49%	104,77%	28,05%
<b>ALVEAR</b>	533	2.077	2.669	4.451	289,68%	28,50%	66,76%
<b>PUEBLO ESTHER</b>	707	2.996	2.753	7.195	323,76%	75,43%	161,35%
<b>GENERAL LAGOS</b>			2.503	4.112			64,28%
<b>ARROYO SECO</b>	5.193	13.012	17.869	21.710	150,57%	37,33%	21,50%
<b>FIGHIERA</b>	901	3.837	4.375	5.028	325,86%	14,02%	14,93%
<b>ÁLVAREZ</b>	1.753	3.641	4.762	6.175	107,70%	30,79%	29,67%
<b>VILLA AMELIA</b>	908	1.333	1.078	1.460	46,81%	-19,13%	26,16%

Fuente: Elaboración propia en base a Censos Nacionales de Población y Vivienda 1947, 1970, 1991 y 2010.

Asimismo, como vemos en la Tabla 2, si analizamos los Censos Nacionales de Población cada dos décadas aproximadamente desde 1947, registramos una correspondencia entre el aumento de habitantes y las dinámicas de incremento de suelo urbano que se expuso en la tabla 1. Es decir, mientras las localidades ribereñas correspondientes al corredor norte registran un fuerte

crecimiento entre 1950-1970 (coincidente con la instalación de nuevas plantas industriales y el proceso de conurbación); en las últimas décadas se reconoce una fuerte desaceleración de la tasa de crecimiento poblacional de la ciudad cabecera (en comparación a períodos anteriores), por sobre el fuerte aumento de localidades como Funes, Ibarlucea, Ricardone, Piñero y Pueblo Esther. Período en el que coincide el aumento de suelo urbano a través de nuevas urbanizaciones (tanto abiertas como cerradas)<sup>4</sup> (Figura 4).

Dicho aumento poblacional, asociado a la generación de tipologías urbanas, tanto en modalidad de barrio abierto como cerrado, en localidades de tradicional carácter rural, está directamente vinculado a los procesos de especulación de la generación de renta urbana en contextos débiles de planeamiento<sup>5</sup> (por la carencia de normativas de usos del suelo y planes urbanos), junto a la instalación de imaginarios asociados a modos de vida cercanos a la naturaleza. En las últimas décadas se instala el concepto de “country” (campo en inglés) para denominar tipologías de urbanizaciones que se asocian a baja densidad de ocupación y población, donde se reivindica lo bucólico del campo en un nuevo estilo de vida “verde”, alejado de los males asociados a la ciudad (Galimberti, 2015). En dicho sentido, hay una vuelta al campo, pero asociado a un imaginario idílico, completamente alejado de lo productivo y de las dinámicas agroexportadoras preponderantes de la región.

En este sentido, las disputas entre el incremento de producción de soja y el aumento de nuevas áreas urbanas caracteriza a la región en las últimas décadas. La situación se complejiza dada la tendencia en muchas localidades (como se indica en la Tabla 1) de que la generación de nuevo suelo urbano se produzca de manera dispersa, de muy baja densidad y muchas veces alejados de las áreas urbanas preexistentes, esto ocasiona diversas problemáticas como, por ejemplo, un fuerte aumento de ámbitos de interfaz entre lo urbano y lo rural, cuyas prácticas son

---

<sup>4</sup> Si bien ya se ha realizado el Censo Nacional 2022, a la fecha de la realización de la presente ponencia aún no se cuentan con datos de cantidad poblacional por localidad en la provincia de Santa Fe, por lo cual no se han podido incorporar al trabajo. No obstante, por resultados preliminares de cada municipio y comuna de los que se ha podido acceder, se considera la consolidación al incremento poblacional de localidades aledañas a Rosario con nuevos procesos de urbanización recientes que ya se denota en el censo anterior.

<sup>5</sup> Se destaca que prácticamente la mayor parte de las localidades no presentaban hasta 2018 planes urbanos o normativas de usos del suelo actualizadas; por lo cual, la mayor parte de las nuevas urbanizaciones del área se han efectuado *ad hoc*, sin un plan integral previo.

incompatibles justamente por la predominancia de cultivos extensivos con aplicación de productos fitosanitarios<sup>6</sup>.

En la actualidad la mayoría de las localidades del área están conformadas en su mayoría por suelo rural; de manera que, la yuxtaposición de las actividades residenciales y las rurales genera numerosos reclamos y disputas, especialmente por los agroquímicos empleados y el tipo de aplicación (fumigación aérea). Siguiendo a Svampa y Viale (2020), el modelo de agronegocios es responsable del mayor problema socioambiental del país: “la Argentina consume más del 9% de toda la producción de glifosato del planeta y es el país donde se utilizan más litros de glifosato por habitante a nivel mundial. Los datos muestran que en la cosecha 1948/1949, la Argentina utilizaba solo diez mil litros de agroquímicos (...) en nuestros días alcanza la friolera de 500 millones de litros anuales fumigados sobre los campos, pero también sobre pueblos y hasta escuelas rurales” (p.73). Esto ha conducido a que en la región se autoconvoquen en colectivos, campañas y asambleas diversos habitantes como, por ejemplo, la multisectorial Paren de Fumigarnos; la Asamblea de Pueblos Fumigados de la Ruta 18; Asamblea Pueblo Esther por la vida, no a los agrotóxicos; entre otros; que reclaman y exponen los efectos e impactos de dicho modelo productivo.

Asimismo, se registran fuertes déficits de equipamientos e infraestructuras en los nuevos desarrollos urbanos, que mayormente consisten en cambio normativo de suelo urbano y parcelamiento de la tierra, sin producción de ciudad propiamente dicho. También así, muchos de estos desarrollos inmobiliarios se realizan en sectores anegables (justamente por ser menos rentables para el agro), evidenciando numerosas inundaciones con el transcurrir del tiempo. La dispersión y lejanía de las plantas urbanas históricas profundiza las problemáticas asociadas a la movilidad, así como la dificultad de cada municipio y comuna de proveer de servicios a las nuevas áreas tan distantes de sus núcleos históricos (en superficies que a veces incluso duplican o triplican la superficie original).

Si bien, especialmente desde el 2010, se han abordado diversas iniciativas de abordaje regional a través del Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario, mayormente en disposiciones de planeamiento, directrices de ordenamiento territorial y estrategias (para el área en su conjunto

---

<sup>6</sup> La ausencia, o no cumplimiento, de normas ocasionan conflictos cotidianos. Si bien tanto a nivel provincial, y en muchos casos locales, existen normativas y reglamentaciones vinculados a las restricciones a productos fitosanitarios, la dificultad de control ocasiona que en gran cantidad de jurisdicciones no se cumpla.

como también de planificación local), aún se requiere una mayor integración y continuidad de políticas y lineamientos de actuación. Se evidencia también así, la necesidad del fortalecimiento del planeamiento en cada jurisdicción, a fin de establecer cada proyección local, usos del suelo y expansiones urbanas que se posibilite con continuidad en el tiempo, legitimado tanto por la sociedad como por los correspondientes órganos legislativos; como también, la articulación con otros niveles del Estado, en especial, en políticas ambientales, que exceden a los alcances de cada jurisdicción local.

### **Algunas reflexiones....**

El campo en la RMR resulta componente identitario clave desde sus primeras prácticas agroganaderas, que tempranamente lo convierten en “el granero del mundo”, hasta la actualidad como uno de los principales polos agroexportadores de oleaginosas a escala global. Pero éste resulta en dialéctica permanente con la ciudad, a través de múltiples relaciones cambiantes, a veces conflictivas como también necesarias. Raymond William (2001) en “El Campo y la ciudad” hace hincapié sobre estas categorías como dos realidades históricas variables, tanto en sí mismas como en sus vínculos y relaciones. Si bien existe una persistencia de imágenes entre una y otra, a través de las cuales se tiende a reducir la variedad de sus formas de interpretación y sus matices a través del tiempo, nuestra experiencia real no se limita únicamente a dichas categorías contrapuestas, sino que existen muchos tipos de organizaciones intermedias y diversas formas de medios físicos e intercambios sociales.

En este sentido, a pesar de las persistencias y las marcas aún vigentes en el territorio (desde el patrón catastral hasta los componentes ferroviarios), las dinámicas cambiantes a través del tiempo (tanto de las prácticas, las formas como sus agentes intervinientes) implican otra noción de campo, así como también, otro significado y características de ciudad en los procesos de urbanización que se registran en las últimas décadas. De este modo, los espacios intermedios o de borde entre dichas categorías tradicionales se posicionan en ámbitos de acelerada transformación que no responden ni a uno ni a otro concepto, presentando características de ambos, con nuevos desafíos y demandas de actores diversos.

En los últimos años, gran parte de las localidades de la RMR registran una notable cantidad de incremento de suelo urbano, pero éste, en muchos casos, se genera de manera dispersa y/o alejada del tejido original, aumentando considerablemente el tamaño de las áreas urbanas.

Asimismo, en su mayoría, se han realizado sin planes integrales previos, respondiendo a demandas y presiones producto de la especulación inmobiliaria y del rol del Estado como mero posibilitador, dado que es el que autoriza el cambio normativo. Sin embargo, estas urbanizaciones mayormente se caracterizan por presentar serios déficits de infraestructuras y servicios, así como equipamientos y espacios públicos que posibiliten el intercambio de la comunidad, característico de la vida urbana. De lo contrario, a pesar de que se reconoce nueva población permanente, estos nuevos espacios se configuran en “áreas dormitorio” donde la vida común de intercambio se desarrolla en la ciudad cabecera, tendiendo a aumentar las segregaciones sociales (especialmente en el caso de los barrios cerrados) y a perder el sentido de pertenencia de cada localidad, de cada lugar.

Paradójicamente, ante el avance de lo urbano, se tiende a vaciar la ciudad, en búsqueda de un imaginario pastoril, sumamente alejado de la realidad local del campo. Frente a este contexto, se requiere volver a abordar el campo y la ciudad como par dialéctico, que se encuentran en diálogo y relación permanente e indisoluble. Si bien es sumamente necesario focalizar en los bordes entre uno y otro, en aquellos espacios intermedios y sus características, el abordaje integral de las diversas categorías es lo que posibilitará potenciarlas sin anular ninguna, para lo cual, hay que volver la mirada al territorio, sus componentes y elementos, sus permanencias y disrupciones, sus agentes intervinientes y sus diversas demandas, para comprender su realidad cambiante y establecer directrices integrales de ordenamiento respetando su propia sostenibilidad e identidad.

### **Bibliografía**

- Ansaldi, M. D.; Corea, M. y Pla, L. (1971). *Análisis preliminar de la estructura física del Área Metropolitana de Rosario. Cuaderno 9 Prefectura del Gran Rosario*. Prefectura del Gran Rosario.
- Bauer, G., y Roux, J. (2022). Rurbanisation (1976). In *The Horizontal Metropolis: The Anthology*, (pp. 247-259). Springer International Publishing.
- Caballero, A. (Coord) (1991). *Proceso de Formación urbano-territorial y dinámica de transformación del Área Metropolitana de Rosario*. Consejo Federal de Inversiones.
- Dirección Nacional del Servicio Estadístico (1947). *IV Censo General de la Nación. Censo de Población*. Presidencia de la Nación, Ministerio de Asuntos Técnicos.

- Dirección Nacional de Estadística y Censos (1970). *Censo Nacional de Población*. Poder Ejecutivo Nacional, Secretaria de Estado de Hacienda.
- Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario (2015). *Desarrollo productivo en el Área Metropolitana de Rosario. Aportes para la gestión territorial*.  
<https://ecomrosario.gob.ar/web/uploads/biblioteca/70/DESARROLLO%20PRODUCTIVO%20EN%20EL%20AMR.pdf?1606827018>
- Folch, R. (2003). Los conceptos socioecológicos de partida. In R. Folch (Coord), *El territorio como sistema: conceptos y herramientas de ordenación* (pp. 19-42). Diputació de Barcelona.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (1991). *Censo Nacional de Población y Vivienda*.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (2010). *Censo Nacional de Población y Vivienda*.
- Jaramillo González, S. (2010). *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano*. Ediciones Uniandes.
- Martínez de San Vicente, I. (1995). *La construcción del territorio de las colonias de la "Central Argentine Land Company"*. Tesis Doctoral. Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio. Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Cataluña.
- Martínez de San Vicente, I. (2010). La inmigración y la formación de la red urbana de la Provincia de Santa Fé. En Gastone Ave y Emmanuella de Menna (Eds.), *Arquitectura y urbanística de origen italiano en Argentina*. Gangemi Editores.
- Mongsfeld, O. (1971), *Evolución Histórica del Área de la Prefectura del Gran Rosario*. Cuadernos de Trabajo Prefectura del Gran Rosario 7, Rosario, Prefectura del Gran Rosario.
- Galimberti, C. (2021). Entre la soja y la casa: Incremento de suelo urbano en el ámbito rural del Gran Rosario. *Arquitectura, Urbanismo, Sustentabilidad*, 30, 18-25.  
<https://doi.org/10.4206/aus.2021.n30-04>
- Galimberti, C. y Jacob, N. (2021). Entre el campo y el río: transformaciones del paisaje productivo en la Región Metropolitana de Rosario (Argentina). *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 41, 81-101.  
<https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/view/76723/4564456558051>



- Galimberti, C. (2015). *La reinención del río. Procesos de transformación de la ribera de la Región Metropolitana de Rosario, Argentina*. UNR Editora – A&P Ediciones, Colección Tesis Doctorales.
- Garavaglia, J. C. y Gelman, J. (2003). Capitalismo agrario en la frontera. Buenos Aires y la región pampeana en el siglo XIX. *Historia Agraria*, 29, 105-121.
- Garreau, J. (1992). *Edge City. Life on the New Frontier*. Knopf Doubleday Publishing Group.
- Rofman, A. (1971). *Prediagnóstico de la estructura productiva del área del Gran Rosario*. Municipalidad de Rosario: Comisión Coordinadora Urbanística, Ferroviaria, Vial y Portuaria para la ciudad de Rosario.
- Svampa, M. y Viale, E. (2020). *El colapso ecológico ya llegó: Una brújula para salir del (mal)desarrollo*. Siglo XXI editores.
- Wehrwein, G. S. (1942). The rural-urban fringe. *Economic Geography*, 18(3), 217-228.
- Whitehand, J. W. (1967). Fringe belts: a neglected aspect of urban geography. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 223-233.
- Williams, R. (2001). *El campo y la ciudad*. Paidós. (Original publicado en 1973)