

CONSOLIDACIÓN DE LA TERCERA FRANJA RESIDENCIAL DE RÍO GALLEGOS, PATAGONIA ARGENTINA

**CÁCERES, Alicia P.; NORAMBUENA, Mónica V.; AMPUERO, Cristian;
TRIVIÑO, Guillermo**

Universidad Nacional de la Patagonia Austral. Unidad Académica Río Gallegos
apcaceres@gmail.com

Resumen: En Río Gallegos, desde sus inicios, los flujos migratorios son constantes. Geográficamente, en el área Urbana se diferencian: Área Central, Segunda Franja Residencial y Borde Urbano. Hacia finales del siglo XX, comienza el proceso de transformación del Borde Urbano en la Tercera Franja Residencial debido a la recuperación de tierras de las Fuerzas Armadas y el cierre del ramal ferroadministrativo Río Turbio, que permite la continuidad del área urbana. El objetivo de este artículo, es analizar las transformaciones en la Tercera Franja Residencial, a partir de cambios producidos en el siglo XXI. Para ello, se recurrió a la observación directa, lectura de bibliografía específica, interpretación de ordenanzas municipales, decretos nacionales y comparación de fotografías aéreas e imágenes satelitales históricas y actuales, con el uso de un SIG. Por último, los principales resultados fueron, un aporte a la gestión territorial del área en sí misma como así también, en relación al resto de la ciudad de Río Gallegos.

Palabras Clave: Estructura Interna Urbana – Crecimiento Urbano – Barreras antrópicas – provincia de Santa Cruz.

CONSOLIDATION OF THIRD RESIDENTIAL BELT, RÍO GALLEGOS, ARGENTINIAN PATAGONIA

Abstract: In Río Gallegos, from its beginnings, migration flows are constant. Geographically, in the urban area differs: Central Area, Second Strip Residential and Urban Edge. The late twentieth century, begins the process of transformation of Urban Edge in the Third Residential Strip due to the recovery of land from the Armed Forces and the closing the industrial FFCC Río Turbio-Río Gallegos, which allows a continuous urban area. The objective of this is to analyze the changes in the Third Residential Strip, from changes in the XXI century. For it is resorted to direct observation, reading specific literature, interpretation of municipal ordinances, national decrees and comparison of aerial photographs and current and historical satellite images, using a GIS. Finally, the main results were a contribution to the territorial management the area itself and so also, in relation to the rest of the city of Río Gallegos.

Key words: Urban Internal Structure – Urban Growth – Anthropoc barriers – Santa Cruz province.

Introducción

Río Gallegos, es una ciudad intermedia de la Patagonia austral argentina, capital de la Provincia de Santa Cruz. Se emplaza en la margen sur del estuario del río Gallegos y se localiza a los 51°37'27" Latitud Sur y 69°12'59" Longitud Oeste, en el extremo suroriental provincial.

El poblamiento tardío de la Patagonia, explica el surgimiento de la ciudad a fines del siglo XIX, en la que el crecimiento demográfico ha tenido un aporte de migración constante. Este crecimiento, se ha producido con distintos ritmos desde sus orígenes hasta la actualidad, por diversas causas que atraen población y que varían según el momento histórico. Por el contrario, la migración hacia afuera de la provincia se debe a que el empleado público provincial y el municipal acceden a los beneficios de una buena jubilación respecto a otras provincias del país a temprana edad (45-50 años) y muchos buscan vivir en ciudades con climas más favorables. Asimismo, Políticas Públicas como la privatización de Yacimientos Carboníferos Fiscales (YCF.) y de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), el retiro de Fuerzas Armadas como Marina y Fuerza Aérea a finales del siglo XX, han impulsado la expulsión de población. Desde la última década del siglo XX, los desplazamientos de población hacia la ciudad han sido atraídos por ofertas laborales, principalmente por la gran cantidad de obra pública y puestos en la Administración pública.

Hacia finales del siglo XX y comienzos del XXI, parte de la demanda de tierras para uso residencial, ha sido resuelto a través de la recuperación de terrenos pertenecientes a las Fuerzas Armadas (Ejército y Armada Argentina), predios que actuaban como barreras antrópicas para el crecimiento urbano. Por otro lado, la sustitución del Ramal Ferroindustrial Río Turbio por la Av. Ricardo Balbín; el cierre del Muelle Río Turbio del Puerto de Río Gallegos que permitió la continuidad de la Av. Costanera, favorecieron la transformación del Borde Urbano en la Tercera Franja Residencial.

Desde el punto de vista geográfico, la ciudad fue estudiada desde sus inicios en 1885 hasta 1999 (Cáceres y García, 2004). Se consideró la definición de "estructura interna", a partir del análisis de los componentes de la morfología urbana -usos del suelo, tipo de plano, edificación- en relación a factores de tipo económico, demográfico, político e histórico. Sus resultados fueron, en primer lugar, la identificación de sucesivas etapas de crecimiento teniendo en cuenta los elementos naturales y antrópicos de fijación. En segundo lugar, que los factores mencionados anteriormente, además del modelo de municipio adoptado por la provincia de Santa Cruz "Municipio-Localidad" y las extensas distancias entre los asentamientos urbanos de la provincia, inciden en el carácter de ciudad monocéntrica y compacta. Por último, que la ciudad está diferenciada en dos grandes áreas con divisiones propias: Urbana - Área Central, Segunda Franja Residencial y Borde Urbana- y Rururbana - Intraejidal y Extraejidal.

Por lo expuesto, el presente trabajo tiene como objetivo analizar las transformaciones en el Borde Urbano, actual Tercera Franja Residencial de la ciudad, a partir

de cambios radicales producidos en la primera década del siglo XXI por la superación de las barreras antrópicas que impedían el crecimiento urbano.

Río Gallegos, es una ciudad intermedia de la Patagonia austral argentina, capital de la provincia de Santa Cruz que, debido a la extensa superficie (243.943 km²), el número reducido de asentamientos urbanos (14 localidades) y la escasa población (273.964 habitantes, Censo 2010), ha adoptado el modelo de municipio para la gestión del territorio tipo “Municipio–Localidad”. Esta elección implica que los municipios gestionan en una superficie territorial denominada “ejido” de 8000 ha promedio en la provincia. La gestión de los territorios fuera de los ejidos es responsabilidad del estado provincial.

La ciudad de Río Gallegos se localiza en el extremo sureste provincial, del país y de la región. Su situación es de encrucijada porque, entre los puntos extremos geográficos de la ciudad (35 km) se superponen las Rutas Nacionales N° 3 y N° 40, en los kilómetros 2607 y 135, respectivamente. Asimismo, forma parte del Subsistema Urbano de la Patagonia austral argentino–chilena (Santa Cruz, Tierra del Fuego y XII° Región de Magallanes y Antártica Chilena, respectivamente).

Según el Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010 (INDEC), Río Gallegos cuenta con 95.796 habitantes, que corresponden al 85% de la población del Departamento Güer Aike y el 35% de la población provincial. Esta ciudad es monocéntrica y compacta, en la cual el centro histórico coincide con el comercial, financiero y administrativo; a partir del cual la ciudad ha crecido y continúa creciendo en distintas etapas. Primero, a lo largo de ejes de crecimiento y luego ocupando los intersticios vacíos entre estos ejes. Es una ciudad no primada, en proceso muy lento de metropolización, con equipamiento en servicios e infraestructura suficiente que la definen como ciudad intermedia.

En Río Gallegos, no se localizan industrias manufactureras de importancia, la ciudad recibe los beneficios de estar dentro del circuito productivo de la extracción de hidrocarburos. La pesca, la lana, el turismo y el mercado internacional permiten promover su desarrollo, además de la construcción y el comercio que juegan un importante papel en términos de empleo. Por el escaso nivel de desarrollo manufacturero, cobra una significativa importancia el empleo en la administración pública provincial y municipal. El Estado provincial es el efectivo promotor del desarrollo en la región. Las mayores demandas de empleo y de resolución de necesidades básicas aparecen como condicionantes de la gestión municipal y, en este nivel, se puede señalar que las dificultades presupuestarias son generalizadas por el bajo nivel de recaudación del Municipio.

Por otra parte, existe una importante inversión pública en infraestructura y equipamiento aunque las obras se planifican aisladamente y no en el contexto de crecimiento urbano. La ausencia de políticas territoriales coordinadas entre el Estado provincial, el municipal y -en el presente siglo- el gobierno nacional, atentan contra las posibilidades de un crecimiento armónico.

En relación a la Estructura Interna Urbana, se configura un espacio diferenciado en dos grandes áreas, Urbana y Rururbana, en función del uso del suelo predominante,

momento histórico de expansión y densidad de ocupación y población. El área Urbana, se localiza completamente dentro del ejido municipal. El área Rururbana, comprende parte dentro del ejido municipal y parte fuera del mismo, diferenciándose dos subáreas denominadas "Intraejidal" y "Extraejidal", respectivamente (Cáceres et al., 2011).

El Área Central, coincide con la primera traza de la planta de la ciudad realizada en 1900, es decir con el sector histórico. Concentra las principales actividades, el mayor equipamiento de la ciudad y del área de influencia dentro de la red urbana. Predominan funciones centrales (Administración nacional, provincial y municipal), de gestión, dirección y comercio que articulan las relaciones entre las actividades productivas, las culturales, de recreación y esparcimiento. En síntesis, es el área de los espacios principales de animación, convivencia, encuentro y de mayor accesibilidad de la ciudad y del área de influencia.

La Segunda Franja Residencial, corresponde a la extensión de la ciudad -décadas de 1960 y 1970-, entre el Área Central y las diagonales que empalman con las Rutas Nacionales N° 3 y N° 40. Esta área, surge durante un segundo momento importante en el crecimiento de la población, integrado principalmente por migrantes de otras provincias argentinas y del sur de Chile. El asentamiento de la administración de Yacimientos Carboníferos Fiscales (Y.C.F.) y de los campamentos de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (Y.P.F.), además de la Administración Pública, son las ofertas laborales de atracción que configuran este sector.

El Borde Urbano, está delimitado por las Rutas Nacionales N° 3 y N° 40 (hoy Autovía 17 de Octubre) al sur y las vías del ferrocarril al oeste de la ciudad, que constituyen ejes de fijación para el uso industrial de disposición lineal con la localización de depósitos, talleres metalúrgicos, canteras, fábrica de ladrillos, entre otros. Asimismo, en el sur y este de la ciudad se asentaron las Fuerzas Armadas (ejército y marina). La Ruta N° 3 constituye un verdadero borde franqueable ya que su rol es claramente perceptible según investigaciones sobre Geografía de la Percepción; Cáceres et al (1996) "Los espacios diferentes que separa son: hacia el N. predominio del uso residencial; y por el S., militar, depósitos públicos y privados". Además, desde el punto de vista urbanístico, actuaban como barreras para el crecimiento urbano y para la continuidad en la red de vinculación.

Según Cáceres y García, (2004), a partir de la década de 1990, si bien hubo momentos en los cuales se expulsó población, fundamentalmente, por las privatizaciones de las empresas del Estado y el levantamiento de las bases militares, continuó un flujo migratorio interno que mantuvo constante la necesidad de tierras fiscales. Esta situación, obligó a superar las barreras antrópicas para la expansión del uso residencial.

Según Cáceres et al., (2011), el Estado municipal, tiene dos formas de dividir y denominar los sectores del ejido que no son coincidentes ni articuladas entre sí. Por un lado, "la designación catastral" que abarca todo el ejido municipal y comprende los aspectos fiscales, por otro lado, de registro dominial de la parcela y establece unidades que, yendo de mayor a menor, son: circunscripción, sección, manzanas y parcelas.

Por otro lado, la Ordenanza Municipal N° 3259, sancionada el 04/06/1998 y promulgada el 09/06/1998, Decreto N° 1281/98 abarca el área urbana del ejido y de-

termina la zonificación según usos del suelo (habitacional, comercial, industrial, institucional, esparcimiento y deportivo). Además, están comprendidos los criterios de aplicación y las categorías de uso que definen los grados de permisibilidad de un determinado uso para cada área y las prescripciones para la parcela mínima por área. Se incluyen los indicadores urbanísticos: Factor de Ocupación Total (FOT), que determina la superficie total edificable en el terreno y el Factor de Ocupación del Suelo (FOS), que corresponde al porcentaje de la superficie total del terreno que se puede ocupar en planta baja con los usos establecidos.

Las circunscripciones son 5: la I y II comprenden en su totalidad el área Urbana y coinciden con el Área Central y la Segunda Franja Residencial. Las circunscripciones III y IV, sólo el sector que limita con las circunscripciones antes mencionadas además de un espacio de la circunscripción V, que coincide con la Tercera Franja Residencial, ex Borde Urbano. Fuera de estos sectores, la superficie disponible corresponde al Área Rururbana Intraejidal. La misma ordenanza define que las circunscripciones III y IV son 1° y 2° zona de extensión urbana, respectivamente.

En la década de 1980, el aumento de la población fue constante. En la década siguiente, la variación intercensal (1991-2001), registra un crecimiento del 49,2%, situación que trajo aparejada una demanda de tierras fiscales que no existían. Este problema es resuelto, a través de la recuperación de tierras fiscales de las Fuerzas Armadas. Cronológicamente, en la segunda mitad del siglo XX, primero el Municipio obtiene tierras de la Armada Argentina y luego el Estado provincial del Ejército Argentino. En la primera década del siglo XXI, el Estado provincial obtiene otro sector de la Armada Argentina. De este modo, el avance sobre estas barreras antrópicas permite el inicio del proceso de ocupación y posterior consolidación de la Tercera Franja Residencial.

Río Gallegos, como toda ciudad patagónica, conforma un modelo diferente a los de otras regiones del país ya que ha experimentado transformaciones recientes y constantes. Además, la extensa superficie del territorio provincial y las condiciones físico-climáticas extremas modifican este tipo particular de crecimiento. En el crecimiento urbano, aparecen nuevas formas urbanas en el siglo XXI como producto de la combinación de distintos factores que responden a realidades locales y no globales. A excepción del aeropuerto internacional, no aparecen las nuevas formas de crecimiento asociadas a los “artefactos de la globalización” que plantea De Mattos en 2001, como “shoppings centers, barrios cerrados, edificios inteligentes, centros empresariales, complejos para el esparcimiento, [...] hoteles cinco estrellas, [...] conjuntos empresariales, megaproyectos inmobiliarios, equipamientos de consumo...”.

Materiales y Método

El crecimiento urbano en las ciudades latinoamericanas en la época industrial-desarrollista, “la suburbanización, la policentralización, la polarización

social, la segregación residencial, la fragmentación de la estructura urbana, aparecen como los rasgos destacados de una nueva geografía urbana” (De Mattos, 2002). El crecimiento urbano está íntimamente asociado a variables demográficas que, según el ritmo de los desplazamientos (acelerado o lento) y la presencia o no de políticas públicas que orienten el desarrollo territorial, darán como resultado la expansión urbana armónica, sustentable o por el contrario descontrolada, fragmentada. La aparición de los asentamientos espontáneos, ilegales están íntimamente relacionados con los procesos migratorios, fundamentalmente cuando “resulta escaso el alojamiento que se proporciona a través de los canales formales y planificados” (Carter 1983, p 541).

Metodológicamente, en un primer momento, se determina como corte temporal, la primera década del siglo XXI, porque esta etapa de crecimiento urbano de Río Gallegos, se realiza bajo la concepción que responde a cambios en los ritmos de crecimiento demográfico migratorio, atraídos por las posibilidades de trabajo generadas por diversas causales - históricas, económicas, políticas, demográficas - como así también elementos de fijación, en este caso, antrópicos, que permitieron el avance urbano.

Luego, a través de la observación directa, se procedió al reconocimiento de las transformaciones a partir del nuevo uso global del terreno -exteriormente perceptible -del traspaso de tierras al Estado provincial y el cambio del uso del suelo, principalmente el residencial. De este modo, se obtienen datos referidos a los usos del suelo (cambios y continuidades); nivel de ocupación -incipiente, en proceso y consolidado- para identificar transformaciones espaciales.

Luego, se procedió a relevar exhaustivamente, en bibliotecas reales y virtuales, para su lectura e interpretación bibliografía científica específica, Ordenanzas municipales sobre zonificación y usos del suelo, decretos, entre otros. También, cartografía, fotografías aéreas e imágenes satelitales históricas y actuales para ser comparadas a través de un Sistema de Información Geográfica. La cartografía histórica, fue proporcionada por la Municipalidad de Río Gallegos, y por la biblioteca del grupo de investigación *Z Terra cognita* y las actuales por Google Earth y el Instituto Geográfico Nacional.

Los datos estadísticos utilizados de los distintos Censos Nacionales, han sido suministrados por el INDEC a través de la Dirección Provincial de Estadística y Censo de la Provincia de Santa Cruz: Censos Nacionales de Población y Vivienda 1980 y 1991; y de Población, Hogares y Viviendas 2001 y 2010.

La lectura y comparación de las distintas fuentes permitieron reconocer los cambios en la ocupación del espacio estudiado y determinar sectores de crecimiento urbano con cierta homogeneidad perceptible exteriormente en cuanto al uso global del terreno.

Se elaboró cartografía temática, a través de un Sistema de Información Geográfica (SIG) a lo largo de la investigación, que permitió la comparación, interpretación y luego la representación de los resultados obtenidos.

Resultados

Proceso de superación de barreras antrópicas

Si bien el proceso de superación de barreras antrópicas comienza a fines de los '80 del siglo XX, recién hacia fines de los '90 comienza la consolidación del área.

En 1995, deja de funcionar el Ramal Ferroindustrial Río Turbio y la Terminal Muelle El Turbio del Puerto de Río Gallegos. Este puerto, localizado en la margen sur de la desembocadura del río homónimo, posee tres muelles: Muelle “El Turbio”, Muelle Fiscal y Muelle Presidente Illia, de los cuales los dos primeros se localizan dentro de la ciudad –noroeste del Área Central y extremo norte de Segunda Franja Residencial occidental- a una distancia entre sí de 1.500 m.

El Muelle El Turbio, estuvo en funcionamiento desde 1952 y era la terminal del Ramal Ferroindustrial de Río Turbio, de trocha industrial con una longitud de 262 km que permitía la salida de la explotación de los recursos de la Cuenca Carbonífera de Río Turbio. En 1995, la terminal del ramal es trasladada al Muelle Presidente Illia. La administración, estuvo a cargo de Yacimientos Carboníferos Fiscales (YCF) hasta 1994, año en que fue concesionada con el nombre Yacimientos Carboníferos Río Turbio S.A. (YCRT), producto de una crisis iniciada en la década de 1980.

Para el funcionamiento del muelle, existían instalaciones construidas por YCF como depósitos para el resguardo de mercancías, repuestos, maquinarias y talleres de reparación, herrería, tornería, etc.; además pasarelas para el tránsito vehicular, cinta transportadora para el carbón desde los depósitos en tierra y edificios para oficinas.

Por otro lado, el Muelle Fiscal cuenta con un depósito cerrado para cargas generales y una plazaleta que abastece la planta de YPF. Desde 1992, es administrado por la Unidad Ejecutora Portuaria de la Provincia de Santa Cruz.

Este conjunto de instalaciones de los muelles y el ramal ferroviario, no permitían la continuidad en la red de vinculación entre el Área Central, la Segunda Franja Residencial y el Borde Urbano del Oeste de la ciudad, es decir eran barreras antrópicas para el crecimiento urbano.

Con el cierre del Muelle El Turbio y del ramal, las instalaciones fueron desactivadas y abandonadas hasta que en el año 2000, fueron cedidas por el Estado nacional al provincial quien, en conjunto con la Municipalidad de Río Gallegos, realizó tareas de rehabilitación de algunas instalaciones, integración y continuidad del Paseo de la Costanera hacia el Oeste.

En cuanto al ramal ferroviario, el tramo entre la Av. Costanera y la Rutas Nacionales N° 3 y N° 40, es reemplazado por la Av. Ricardo Balbín, de unos 3 km aproximadamente, la que fue inaugurada en el año 2006 y permitió la continuidad entre el Área Central con la Segunda Franja Residencial, Borde Urbano y el área Rururbana Intraejidal del Oeste.

Esta última, que coincide con la circunscripción III, según la Ordenanza 3259/98 y modificatorias, le otorga el primer orden en la proyección del crecimiento urbano. Es el área que presenta la mejor accesibilidad y sufre la sustitución del uso de suelo urbano sobre el rural. Este hecho, se produce de manera acelerada por el fraccionamiento de la tierra rural en lotes de dimensiones urbanas, que por el valor inmobiliario bajo en un comienzo, facilitó la compra de más de una parcela contigua. En el paisaje urbano, el uso residencial es visible en viviendas unifamiliares de iniciativa particular, conjuntamente con establecimientos industriales como frigoríficos, empresas constructoras y de servicios, depósitos comerciales mayoristas, canchas de fútbol al aire libre, etc.

En la década de 1990, el Ejército Argentino cede a la provincia de Santa Cruz y esta a su vez al Municipio, aproximadamente 230 ha., de las cuales 60 fueron destinadas para distintos conjuntos habitacionales que comenzaron a construirse hacia fines de la misma década por el Instituto de Desarrollo Urbano y Vivienda (IDUV) bajo la órbita del Estado provincial.

En el año 2002, el Ejército Argentino vuelve a ceder tierras destinados a fines públicos, en cumplimiento de un convenio firmado con el Estado provincial, quien a cambio debía construir en la localidad de Comandante Luis Piedra Buena un nuevo cuartel apto para el funcionamiento de dos unidades militares de combate y un barrio militar. Asimismo, en la localidad de Río Gallegos se debían construir edificios destinados a rancho, comedor, gimnasio, depósito, jefatura, alojamiento de soldados voluntarios (masculinos y femeninos) y servicio administrativo y financiero (SAF).

El sector de la ciudad cedido por el Ejército Argentino, comprende 38 barrios cuyo número de viviendas oscila entre 40 y 213 unidades para familias, tanto de bajo nivel de ingreso como de medio, como por ejemplo los barrios para docentes y profesionales de la salud (bioquímicos, médicos, entre otros). Es el sector de la Tercera Franja Residencial, el que cuenta con escuela en los niveles de Inicial, Primaria y Secundaria.

En 2003, la Armada Argentina le cede al Estado Provincial 40 hectáreas de las cuales, en 2005, 20 hectáreas son cedidas a la Unidad Académica Río Gallegos de la Universidad Nacional de la Patagonia Austral para la construcción del Campus Universitario. En las 20 hectáreas restantes, el IDUV está diseñando barrios de uso residencial. Como obras de transferencia, el Estado provincial construyó en la costanera un edificio inaugurado en 2012. El mismo, está destinado al trabajo de autoridades y personal de la Armada Argentina, que desarrollan las coordinaciones con las unidades navales que operan en el litoral marítimo provincial y en apoyo a las actividades del Servicio de Hidrografía Naval.

En octubre de 2007, se inaugura la Autovía 17 de Octubre en reemplazo de las Rutas Nacionales N° 3 y N° 40. La misma se extiende desde la intersección con la Av. San Martín hasta el Aeropuerto, con una longitud aproximada de 6 Km. Cuenta con 4 carriles, 8 rotondas, 9 puentes peatonales y 2 puentes “en alto nivel”: uno en la intersección con la Av. Ricardo Balbín y el segundo con el acceso al Aeropuerto. En

su diseño y construcción, el Estado municipal no solo no tuvo participación, sino que tampoco se estudió que era lo más conveniente para el reemplazo de las Rutas Nacionales N° 3 y N° 40. La intención de integrar a través de los puentes peatonales a los nuevos barrios no se cumplió, en su lugar, el efecto fue de fragmentación e inseguridad ya que la mala elección de la localización de los puentes trae como consecuencia que los peatones no los utilicen y crucen directamente por los carriles, los que son transitados a alta velocidad.

Hacia el oeste de este sector, en el área Rururbana Intraejidal S-SO que coincide con parte de la circunscripción IV, los usos permitidos son el residencial, industrial mixto y rural. La Av. Asturias, que nace en la Autovía 17 de Octubre, es el eje estructurador que la Ordenanza Municipal N° 3259 y modificatorias le otorga un segundo orden en el crecimiento urbano. Actualmente, el uso está orientado al comercio mayorista, depósitos y usos deportivos en ambientes cubiertos y al aire libre. Al igual que el área Rururbana Intraejidal Oeste, el avance urbano es a partir del fraccionamiento de la tierra rural en lotes de dimensiones urbanas que por el valor inmobiliario bajo, facilita la compra de más de una parcela contigua. En el paisaje, el uso residencial es visible en viviendas unifamiliares de iniciativa particular, conjuntamente con establecimientos industriales como empresas constructoras y de servicios, entre otros.

En el año 2007, surgen asentamientos ilegales. Un fenómeno sin antecedentes en el siglo XX, debido al constante arribo de migrantes, la merma en la disponibilidad de fuentes laborales, el auge desmedido de los precios de los alquileres, entre otros factores, lo que llevó a que familias opten por la usurpación de terrenos de propiedad privada, municipal o provincial como única posibilidad para poder solucionar su emergencia habitacional. La falta de un accionar rápido y eficaz por parte de las autoridades competentes, posibilitó que en poco tiempo el número de asentamientos se multiplicara a 4 y que, con el correr de los años cada asentamiento adquiera configuraciones propias, reflejadas en el paisaje urbano.

El 27 de diciembre de 2007, en el área de contacto entre la Segunda Franja Residencial y el Borde Urbano al este de la ciudad, surge un asentamiento ubicado en ambos lados del alambrado de la Armada Argentina, quien ordena el desalojo. Al día siguiente, quienes estaban fuera del predio, sobre el borde de un ojo de agua denominado “Laguna de la Marina” se quedaron en el mismo lugar y bautizaron al asentamiento como “José Font”. Quienes estaban dentro del predio, se trasladaron unos 2 km a un área denominada por la Ordenanza Municipal N° 3259 sobre Zonificación y Usos del Suelo “de recuperación ecológica”. Esta Ordenanza, prohíbe cualquier tipo de uso de suelo (residencial, comercial, administrativo o industrial) porque ha sido una zona de relleno de basural. El asentamiento, fue bautizado con el nombre “Madres en Lucha” cuya expansión ha traspasado el alambrado del Vaciadero Municipal.

A principios de 2012, en el Sur de la Tercera Franja Residencial, dentro del cauce de la Laguna Ortiz, surge un nuevo asentamiento en el ex barrio “Los Lolos” -actual Néstor Kirchner- que, al igual que el “José Font” se emplaza en suelos inestables e inundables por estar en ambientes de lagunas.

Por último, en el Barrio Evita, terrenos de buena calidad y con todos los servicios que comprenden la mitad de una manzana son usurpados. Este espacio, carece de organización vecinal y de nombre porque no se reconocen como asentamiento por lo tanto cada familia fue apropiándose también de los servicios.

En el paisaje de los asentamientos, la pobreza se ve reflejada en la precariedad de las viviendas, la falta de cobertura de servicios básicos como agua, gas, cloacas o la toma ilegal de servicios como energía eléctrica y el hacinamiento.

Tercera Franja Residencial, estructura interna urbana

Del proceso de consolidación de la Tercera Franja Residencial, resultan sectores diferenciados que corresponden a la estructura interna del área (Fig. 1).

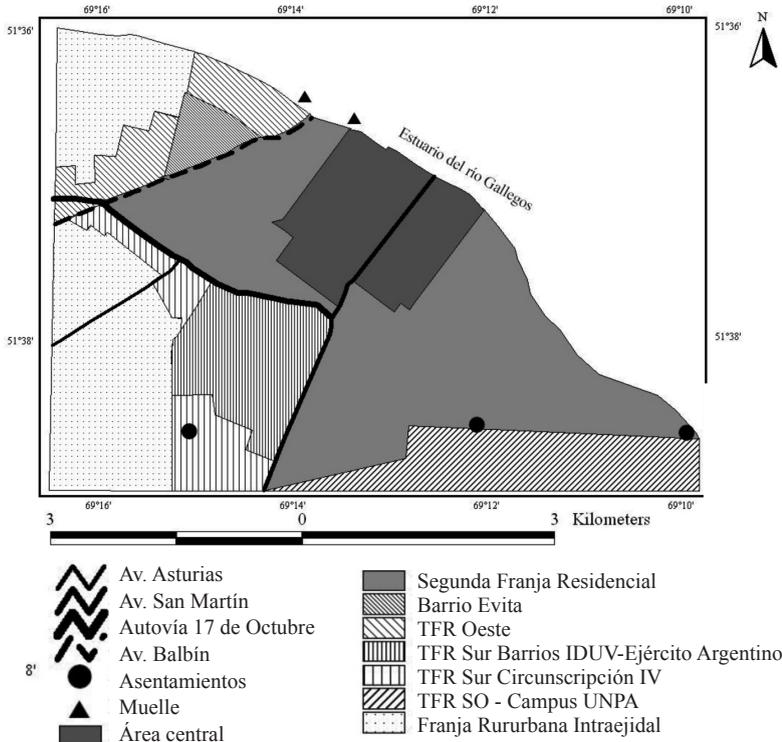


Fig. 1. Tercera Franja Residencial (TFR) Río Gallegos. Estructura interna.
Elaboración propia. Fuente: Municipalidad de Río Gallegos.

Sector occidental: El límite, es la Av. Balbín que permite continuidad en la red de vinculación hacia y desde el Área Central. Cuenta con todos los servicios básicos

(agua, luz, gas, cloacas, pavimento). Adosada a la avenida, existen barrios residenciales de orígenes distintos. En el barrio Evita, cuyas tierras fueron cedidas por el Municipio a partir de los '80, se localiza el equipamiento educativo, religioso, comercial, seguridad, recreativo y deportivo. Otros barrios, vendidos por sindicatos o gremios como el Vial, Náutico (YPF), YCF. La falta de tierras disponibles dentro del área urbana y el alto porcentaje de chacras improductivas, favoreció una fuerte especulación inmobiliaria a través de la venta de lotes de dimensiones urbanas a particulares. Estos lotes se destinan a viviendas de uso permanente con tendencia al entramado abierto, diseños arquitectónicos y materiales de construcción costosos. Cabe aclarar, que la continuidad de la costanera en este sector por el cierre del Muelle Río Turbio ha encarecido el valor de los lotes, principalmente por el recurso paisajístico del estuario. Coincide con la Circunscripción III y por ser el sector más consolidado, es que el municipio en la Ordenanza 3259/98 y modificatorias le otorga el primer orden en la proyección del crecimiento urbano.

Sector Sur: Coincide con la Circunscripción IV y la Ordenanza 3259/98 y modificatorias, le otorga el segundo orden en la proyección del crecimiento urbano de la ciudad. El límite norte, es la Autovía 17 de Octubre y el límite oriental, es la Av. San Martín. La construcción de la Autovía con puentes peatonales y rotondas, permite el contacto entre la Segunda y Tercera Franja Residencial. Además, la Av. Asturias estructura este sector en el cual las chacras improductivas han sido loteadas y tienen una ocupación incipiente. En el extremo oriental, se localizan los barrios construidos por el IDUV sobre tierras cedidas por el Ejército Argentino y el Asentamiento del ex barrio Los Lolos. Si bien, el sector cuenta con los servicios básicos de luz, agua, gas, cloacas, pavimento y educación, carece de equipamiento recreativo, deportivo, comercial, salud y de seguridad.

Sector oriental: es el sector con mayor número de viviendas localizadas en Asentamientos ilegales, sobre tierras de mala calidad. También, comprende las tierras cedidas por la Armada Argentina ocupadas por el Campus Universitario. Coincide con parte de la Circunscripción V, en la cual el Estado provincial proyecta la construcción de nuevos barrios.

Conclusiones

La demanda de viviendas, por un lado, presionó para que desde el Estado provincial se adoptara la decisión política de recuperar tierras fiscales en terrenos de las Fuerzas Armada; por el otro, aprovechar la oportunidad del cierre del Ramal Ferroindustrial Río Turbio y su terminal en el Muelle homónimo, para permitir la continuidad en la red de vinculación del Área Central hacia el Oeste del ejido.

Del análisis de las transformaciones en el Borde Urbano como producto del avance urbano sobre barreras antrópicas, se observa como consecuencia la consoli-

dación del área en la Tercera Franja Residencial de Río Gallegos espontáneamente, sin planificación.

Si bien, ha resuelto parte de la demanda habitacional, el Estado municipal no reconoce a la franja en su conjunto, hay ausencia de políticas de planificación urbana de modo integrado entre el Estado nacional, provincial y municipal. De este modo, se profundiza el carácter monocéntrico de Río Gallegos, la periferia no ofrece equipamiento, infraestructura, servicios que ofrece el centro: educación superior, educación especial, espacios cerrados privados para la práctica de deportes y recreación, comercios, salud, etc.

Por último, estos resultados aportarán a la gestión territorial del área en sí misma como así también, en relación al resto de la ciudad de Río Gallegos.

Agradecimientos

Se agradece a los evaluadores por los valiosos aportes. Este trabajo ha sido financiado parcialmente por el PI 29/A 244-1 “Geografía de la Percepción en la provincia de Santa Cruz, 20 años después de su primer abordaje”. UNPA – UARG.

Referencias

- Ampuero, C. (2010). “Caracterización sociodemográfica de un asentamiento en la segunda franja residencial de la ciudad de Río Gallegos, Santa Cruz, Argentina”. Informe de la materia Seminario de Profundización en Metodología de la Investigación I. Doctorado de Geografía. Universidad del Salvador. Facultad de Historia, Geografía y Turismo.
- Argentina. Instituto Nacional de Estadística y Censos. Censos Nacionales de Población y Vivienda 1980 y 1991; y de Población, Hogares y Viviendas 2001 y 2010. URL: www.indec.com.ar/indec.gov.ar.htm Acceso 05/2013.
- Argentina. Ministerio de la Producción (2003). Decreto 153/2003. URL: <http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/80000-84999/81908/norma.htm> Acceso 05/2013.
- Argentina. Municipalidad de Río Gallegos. Ordenanza N° 3259/98 y modificatorias 3864/00; 3964/00; 4003/00; 4539/02; 4566/02; 4731/02; 4997/03; 5160/03; 5182/03; 5188/03; 6191/07; 6406/07; 6536/08; 6576/08; 6597/08; 6705/09. Río Gallegos.
- Bozzano, H. (2000). *Territorios reales, territorios pensados, territorios posibles. Aportes para una teoría territorial del ambiente*. Buenos Aires, Ed. Espacio.
- Bozzano, H. (2009). *Territorios posibles: procesos, lugares y actores*. Buenos Aires, Ed. Lumiere.
- Cáceres, A. (2012). “Crecimiento urbano de la ciudad de Río Gallegos, capital de la provincia de Santa Cruz, Patagonia Austral Argentina (1885-2010)”. Informe fi-

- nal del Seminario Taller de Profundización II Herramientas para la Investigación Científica en Geografía. Doctorado de Geografía. Universidad del Salvador. Facultad de Historia, Geografía y Turismo.
- Cáceres, A.; Visciglia de Gorez, E.; Vázquez, M. (1996). "La Percepción Urbana de Río Gallegos", *Anales de GAEA*, Tomo XX, 71-86.
- Cáceres, A.; García, A. (2002). "Transformaciones en la morfología urbana de Río Gallegos, Patagonia Argentina", *Contribuciones Científicas GAEA*, 14, 57-69.
- Cáceres, A.; García, A. (2004). "Diferenciación Interna del Espacio Geográfico de Río Gallegos: Estudio Preliminar", *Párrafos geográficos*, Año III N° 4, 11-36.
- Cáceres, A.; García, A. (2001). "Cambios en el paisaje urbano de una ciudad intermedia de la Patagonia austral extrandina argentina: Río Gallegos". 8° Encuentro de Geógrafos de América Latina.
- Cáceres, A.; Sáenz, J.; Melgarejo, G.; Ampuero, C. (2011). "Definición de estratos residenciales en el área rururbana intraejidal de Río Gallegos; ciudad intermedia de la Patagonia Austral argentina". III Congreso Nacional de Departamentos de Geografía de Universidades Públicas. CD-ROM.
- Capel, H. (2002). *La morfología de las ciudades. Sociedad, cultura y paisaje urbano*. Barcelona, Ed. Del Serbal.
- De Mattos, C. (2001). "Metropolización y suburbanización", *EURE (Santiago)*, vol. 27, N°. 80, 5-8.
- De Mattos, C. (2002). "Transformación de las ciudades latinoamericanas: ¿Impactos de la globalización?". *EURE (Santiago)*, vol. 28, N° 85, 5-10.
- Ockler, C.; Formiga, N. (1987). "Estudio de 10 asentamientos habitacionales espontáneos carenciados de Bahía Blanca. El caso de Stella Maris", *Revista Universitaria de Geografía*, vol. 3, N° 1, 41-58.
- Pertile, V. (2007). "Aportes conceptuales a la Geografía Urbana. La ciudad como fenómeno espacial. Aproximaciones al tema", *Revista Geográfica Digital* N° 8.
- Triviño, J.; Cáceres, A. (2010). "Análisis y caracterización sociodemográfica de asentamientos en la segunda franja residencial de la ciudad de Río Gallegos. El caso particular del asentamiento Madres a la Lucha". Informe Científico Técnico UNPA-32-2011.
- Zárate Martín, A. (1984). *El mosaico urbano. Organización interna y vida en las ciudades*. Madrid, Ed. Cíncel.
- Zárate Martín, A. (1991). *El espacio interior de las ciudades*. Madrid, Ed. Síntesis.