

# SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN III HERRAMIENTAS PARA LA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA EN GEOGRAFÍA-2012

**Profesora: Dra. María Carmen Pereyra Barrancos**

## **CRECIMIENTO URBANO DE LA CIUDAD DE RÍO GALLEGOS. CAPITAL DE LA PROVINCIA DE SANTA CRUZ, PATAGONIA AUSTRAL ARGENTINA (1885 - 2010)**

**Alicia P. Cáceres**

### **Resumen**

Río Gallegos es una ciudad intermedia de la Patagonia Austral Argentina. El crecimiento demográfico migratorio con distintos ritmos desde sus orígenes, es constante por diversas causas que atraen población, que varía según el momento histórico y que, ante la falta de planificación la expansión de la ciudad ha sido desordenada.

Condiciones del crecimiento urbano de Río Gallegos y las extensas distancias entre los asentamientos urbanos (más de 200 km), han determinado que sea una ciudad monocéntrica.

El objetivo del presente trabajo es realizar un análisis del crecimiento urbano de Río Gallegos desde sus inicios, 1885, hasta 2010. Metodológicamente la lectura de bibliografía específica y la interpretación de fotografías aéreas históricas e imágenes satelitales actuales permiten estudiar el crecimiento urbano en distintas etapas. El uso de SIG permitió la confección de cartografía temática.

**Palabras clave:** crecimiento urbano – migraciones – Patagonia Austral Argentina

### **Abstract**

Río Gallegos is an intermediate city of Patagonia Austral Argentina. The demographic migratory increase with different rhythms from its inception is continual because of various causes that attract the population, which varies with historical moments and that, because of the lack of planning the city expansion, has been disordered.

Conditions of the urban increase of Río Gallegos and the large distances between the urban settlements (more than 200km), have determined the city as monocentric.

The aim of this work is to perform an analysis of Río Gallegos urban increase since its beginnings, 1885, until 2010. Methodologically the reading of the specific bibliography and the interpretation of historical aerial photographs and current satellite images makes possible to study the urban increase in different stages. The GIS use allowed the preparation of thematic mapping.

**Keywords:** urban growth–migrations - monocentric - Patagonia Austral Argentina

### **Introducción**

Río Gallegos es una ciudad intermedia, capital de Santa Cruz, la provincia más austral de la Patagonia continental argentina. Se localiza a los  $-51^{\circ}37'27''$  de Latitud Sur y  $-69^{\circ}12'59''$  de Longitud Oeste. El surgimiento de la ciudad comienza a fines del siglo XIX y a partir de ese momento el crecimiento demográfico migratorio ha sido y es constante por diversas causas que atraen población y que varía según el momento histórico.

Las migraciones han incidido en todas las etapas de crecimiento de Río Gallegos con distintos ritmos, en el momento de brusco crecimiento la falta de planificación han generado la expansión de la ciudad acelerada y desordenada, con ausencia de servicios básicos.

Si bien existen elementos de fijación naturales y antrópicos que han favorecido la expansión urbana, también existieron barreras naturales y antrópicas que han frenado el crecimiento, aunque las antrópicas han sido superadas para la recuperación de tierras fiscales.

A estas condiciones se le agregan las extensas distancias entre los asentamientos urbanos de la provincia de Santa Cruz, que han determinado que Río Gallegos sea una ciudad monocéntrica.

El objetivo del presente trabajo es realizar un análisis del crecimiento urbano de Río Gallegos, capital de la Provincia de Santa Cruz, Patagonia Austral Argentina desde sus inicios, 1885 hasta 2010. Metodológicamente la lectura de bibliografía específica y la interpretación de fotografías aéreas históricas e imágenes satelitales actuales permiten estudiar el crecimiento urbano de Río Gallegos.

### **Marco Teórico y Metodológico**

El crecimiento urbano en las ciudades latinoamericanas en la época industrial-desarrollista “la suburbanización, la poli centralización, 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). “La manifestación espacial postmoderna es la fragmentación del espacio urbano en áreas parciales independientes” (Janoschka, 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, la expansión urbana será descontrolada, fragmentada o por el contrario, armónica, sustentable respectivamente.

Ante la demanda habitacional para distintos sectores sociales, la especulación inmobiliaria determina el crecimiento urbano en terrenos periféricos con ausencia de infraestructura y servicios situación que genera la segregación residencial.

Río Gallegos, como toda ciudad patagónica, conforman modelos diferentes a los de otras regiones del país porque han experimentado transformaciones recientes y constantes, además en el territorio provincial de Santa Cruz la extensa superficie y las condiciones físico-climáticas extremas modifican este tipo particular de crecimiento. En el crecimiento urbano aparecen nuevas formas urbanas en el siglo XXI, son 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 producto de la globalización; “shoppings centers, barrios cerrados, edificios inteligentes, centros empresariales, complejos para el esparcimiento, [...] hoteles cinco estrellas, nuevos aeropuertos internacionales, conjuntos empresariales, megaproyectos inmobiliarios, equipamientos de consumo...”).

El estudio de crecimiento urbano de Río Gallegos se realiza a partir de la definición de cortes temporales que responden a cambios en los ritmos de crecimiento de la población migrante, atraídos por las posibilidades de trabajo generadas por diversas causales históricas, económicas, políticas, demográficas.

Luego, en cada etapa de crecimiento se reconocen elementos de fijación y barreras, en ambos casos naturales y antrópicos, que permitieron e impidieron, respectivamente, el avance urbano como así también la superación de las barreras.

Para ello se realizó un relevamiento y análisis de bibliografía científica y de fuentes secundarias, como planos, fotografías aéreas e imágenes satelitales históricas proporcionados por la Municipalidad de Río Gallegos, Laboratorio de Cartografía y Teledetección de la Unidad Académica Río Gallegos de la Universidad Nacional de la Patagonia Austral; y actuales obtenidas por Google Earth. 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.

La elaboración de cartografía temática a través de un Sistema de Información Geográfica (SIG), se ha realizado tanto para la interpretación como representación en los momentos de análisis y de síntesis.

### **Río Gallegos: características geográficas**

Río Gallegos es la capital de la Provincia de Santa Cruz -la más austral de la Patagonia Continental Argentina-; el sitio corresponde a los 51°37'27" LS 69°12'59" LO (Fig. 1). Está emplazada sobre la margen sur del estuario del río Gallegos, sobre terrazas fluviales y algunos paleocauces, a una altura media por debajo de los 20 m.s.n.m. Se encuentra ubicada desde el punto de vista fisiográfico en el denominado Patagonia Austral Extrandina (dentro del ecosistema Estepa Magallánica), con ausencia absoluta de árboles, propia del tipo de clima de esta zona, frío semiárido de meseta con precipitaciones que no superan los 300 mm anuales. La latitud es un condicionante de la vida urbana puesto que corresponde a la zona de libre circulación atmosférica y oceánica; que explica la presencia de vientos fuertes del Oeste, la falta de verano térmico y los días largos del verano y las noches largas del invierno. Por lo tanto, el emplazamiento se caracteriza por la aridez, vientos fuertes y mesetas de suave relieve que generan un paisaje natural monótono y hostil.

Situada al Sureste de la provincia de Santa Cruz, del país y de la región, su posición es "austral, extrema y periférica" (Cáceres et al., 1996) y depende de una metrópoli extrarregional, la Ciudad Autónoma de

Buenos Aires. Además por la superposición a lo largo de 35 km de las Rutas Nacionales N° 3 en el km 2607 y N°40 en el km 135, es que se define para Río Gallegos la situación de encrucijada.

**Fig. 1. Río Gallegos. Emplazamiento y ejes estructuradores**



Margen sur del estuario eje de fijación de primer orden  
Fuente: Google Earth y Municipalidad de Río Gallegos

Es una ciudad no primada en proceso muy lento de metropolización, con equipamiento en servicios e infraestructura suficiente que la definen como ciudad intermedia.

Río Gallegos pertenece al Departamento de Güer Aike, que según el Censo 2010 registró 111.279 habitantes; como los Resultados Definitivos son por Departamento, se estima que Río Gallegos no alcanzó los 100.000 habitantes. La competencia municipal llega hasta donde el Municipio pueda prestar servicios, siendo su base territorial el área cubierta por el ejido urbano que comprende una superficie de 8.000 ha, esto significa que la densidad es de 0,1 hab/ km<sup>2</sup>; fuera del ejido la responsabilidad es del Estado provincial. El ejido municipal no limita con ningún otro municipio, el más cercano se localiza a 231 km, que pertenece a la localidad de Comandante Luis Piedra Buena con habitantes, esto indica que las posibilidades que ambos centros urbanos se unan es a muy largo plazo.

Su función política administrativa, por ser capital de provincia, y localización en área de frontera, está en un permanente aumento de complejidad de sus servicios. Se localizan los tres poderes; el Rectorado de la Universidad Nacional de la Patagonia Austral y la sede de la Facultad Regional Santa Cruz de la Universidad Tecnológica Nacional, Diócesis Río Gallegos de la Iglesia Católica Apostólica Romana; de organismos nacionales como el INTA, PAMI, ANV, AFIP, ANSES, Consejos Profesionales Provinciales -Ciencias Económicas, Arquitectura, Ingeniería, Agrimensura y Escribanos-. La atención hospitalaria atiende necesidades a escala regional con Nivel de Complejidad VIII, el más alto de la Provincia. Además cuenta con un aeropuerto internacional y constituye el último punto de apoyo continental de las comunicaciones con Antártida y las Islas Malvinas.

Concentra empresas, servicios comerciales, sociedades financieras, bancos nacionales y privados, iglesias de diferentes cultos y un número importante de prestadores de servicios.

Estos servicios atienden las necesidades no sólo de la población local sino también las de su área de influencia, la inmediata -Sur y Oeste patagónico argentino-chileno-; y la mediata, -el resto de la provincia de Santa Cruz - con servicios públicos, asistenciales y comunicación social que, por el escaso nivel de desarrollo manufacturero, cobra una significativa importancia el empleo en la administración provincial y municipal.

El Estado Provincial es el efectivo promotor del desarrollo de 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.

En Río Gallegos no se localizan industrias manufactureras de importancia, recibe los beneficios de estar dentro del circuito productivo de la extracción de hidrocarburos, la pesca y la lana, el turismo y el

mercado internacional que permiten promover su desarrollo, además de la industria de la construcción y el comercio juegan un importante papel en términos del empleo.

Para la ciudad se han elaborado propuestas de planificación urbana, el Plan Regulador en 1965 y el Plan de Desarrollo Urbano en 1985, en donde las recomendaciones y lineamientos planteados no fueron implementadas por parte del gobierno local. Si bien hay una importante inversión pública en infraestructura y equipamiento las obras se planifican aisladamente y no en el contexto de crecimiento urbano; la ausencia de políticas territoriales coordinadas entre el Estado provincial y el municipal y, en la última década el gobierno nacional, atentan contra las posibilidades de un crecimiento armónico.

## **Etapas de crecimiento**

Río Gallegos, desde sus orígenes hasta la actualidad, ha sido receptora de importantes flujos migratorios cuya procedencia ha variado a través del tiempo al igual que las ofertas de trabajo. La búsqueda de oro en Cabo Vírgenes; la ocupación militar; administración pública y de cultos; la ganadería ovina; la provincialización del Territorio de Santa Cruz; la explotación del carbón en la Cuenca de Río Turbio, la explotación de hidrocarburos, el aumento de la burocracia estatal, el crecimiento de los servicios y el comercio y el crecimiento del sector de la construcción debido a la intervención del Estado, han sido las causas de atracción de población. La procedencia ha variado a través del tiempo y según la actividad: en el inicio de la ocupación (1885) predominaron europeos, a partir de mediados del siglo XX de países limítrofes, principalmente de la Patagonia chilena y de otras provincias argentinas; desde el siglo XXI la migración mayoritariamente argentina y de otros países latinoamericanos.

Los inicios de la primera etapa coincide con el surgimiento de Río Gallegos en 1885 y se extiende hasta 1960; la segunda etapa comienza en 1960 a partir de la provincialización del Territorio Nacional de Santa Cruz (ocurrido entre 1957 y 1958) que coincide con el inicio del asentamiento de la administración de Yacimientos Carboníferos Fiscales (Y.C.F.), de los campamentos de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (Y.P.F.) y la administración pública; actividades preponderantes que en 1980, inicio de la tercera etapa generó una nueva oleada de población provenientes de otras provincias argentinas y del Sur de Chile. En 1990 comienza la cuarta etapa hasta fines del siglo XX donde el Estado provincial se convierte en el máximo empleador y principal inversor en obras, situación que continúa hasta la actualidad y la quinta corresponde a la primera década del siglo XX, en ambas etapas la construcción de la obra pública es la actividad que atrae población aunque se diferencian porque en la primera, por la privatización de empresas del Estado como Y.P.F. e Y.C.F. y la propuesta de retiro voluntario en la administración pública, provocó que los migrantes regresaran a su lugar de origen. En la segunda supera las barreras antrópicas de las tierras del Ejército y la Armada Argentina además de la sustitución de las vías de Ferrocarril por la Av. Balbín y las Ruta Nacionales N° 3 y 40 por la Autovía 17 de Octubre y el traslado del Puerto de Río Gallegos al Paraje Punta Loyola.

En la primera etapa el surgimiento de Río Gallegos es a partir de la instalación de la Subdelegación Marítima a fines de 1885 y posterior descubrimiento casual de oro en Cabo Vírgenes -accidente geográfico en la confluencia del Mar Argentino con el Estrecho de Magallanes a 120 km al S. de Río Gallegos. Esta situación fue un factor importante para la decisión de trasladar, en 1898, la Capital del entonces Territorio Nacional de Santa Cruz desde la localidad de Puerto Santa Cruz a Río Gallegos.

Además se vio favorecida por su localización en el área de influencia de la metrópoli regional de Punta Arenas -Chile-; ciudad emplazada hacia el extremo occidental del Estrecho de Magallanes, paso obligado para el transporte marítimo interoceánico, por lo tanto puerta de entrada para las corrientes migratorias principalmente de europeos, hasta 1914 que comienza la Primera Guerra Mundial y es inaugurado el Canal de Panamá.

La primera década del siglo XX se caracteriza por ser la de mayor crecimiento intercensal, la población aumenta de 150 habitantes en 1895 a 1.342 en 1911 y 1.557 en 1912 (Cuadro 1 y Fig. 2), fenómeno producido por un importante movimiento migratorio atraído principalmente por el auge de la actividad ganadera de ese momento ante la demanda mundial de producción lanera. Los inmigrantes en su mayoría de origen europeo, quienes además se incorporan a actividades relacionadas con los servicios, hoteles, bares, relojerías, como gerentes y empleados de empresas comerciales y financieras y constituyen la base de la población urbana.

En 1920, a pesar de la disminución del tráfico en el Estrecho de Magallanes, su localización en la costa atlántica le permitió mantener el dinamismo demográfico debido a que se sostenía el crecimiento migratorio y por el aumento en el crecimiento vegetativo.

Al finalizar esta etapa el crecimiento demográfico se estabiliza debido a los vaivenes de la economía de mercado que hacen oscilar los precios internacionales de la lana, porque el Estrecho de Magallanes ocupa un papel secundario en el tráfico marítimo mundial y por la crisis mundial del '30.

Con el comienzo de la segunda etapa, y específicamente entre las décadas del 60 y 70, el crecimiento demográfico retoma su dinamismo, se produce el segundo momento importante en el aumento de la población, promovido principalmente por las posibilidades de empleo, económicamente se sostenía la actividad ganadera y frigorífica pero porque surgen nuevas actividades. El cambio institucional debido a la transformación estatal ya que entre 1957 y 1958 se provincializa el Territorio de Santa Cruz; el asentamiento de la administración de Yacimientos Carboníferos Fiscales (Y.C.F.) que en 1943 comienza la explotación del carbón en la Cuenca de Río Turbio pero el acopio y embarque era por el puerto de Río Gallegos; y el asentamiento de los campamentos de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (Y.P.F) por la explotación incipiente de hidrocarburos. La población es originaria de provincias argentinas y de países limítrofes, principalmente de la Patagonia Chilena.

En 1980 comienza la tercera etapa con el retorno a la democracia la oferta de trabajo resulta del aumento de la burocracia estatal, el crecimiento de los servicios y el comercio y el crecimiento del sector de la construcción. De este modo el crecimiento de la población en el periodo intercensal 1980-1991 es del 49,2 % (Cuadro 1 y Fig. 2).

Entre 1990 a 2000 se determina la cuarta etapa donde el crecimiento demográfico de Río Gallegos es constante, a comienzos de esta etapa fue un momento de expulsión de población por las privatizaciones de las empresas del Estado (Y.P.F e Y.C.F), el levantamiento de las bases militares -aérea y marina- y la propuesta del Estado provincial del retiro voluntario a los empleados públicos. Posteriormente y debido a que se surgen nuevamente la oferta de trabajo en la administración pública y el Estado aumenta la obra pública, principalmente en la construcción de barrios, es que aumenta el crecimiento demográfico migratorio de origen principalmente argentino y la incipiente llegada de bolivianos.

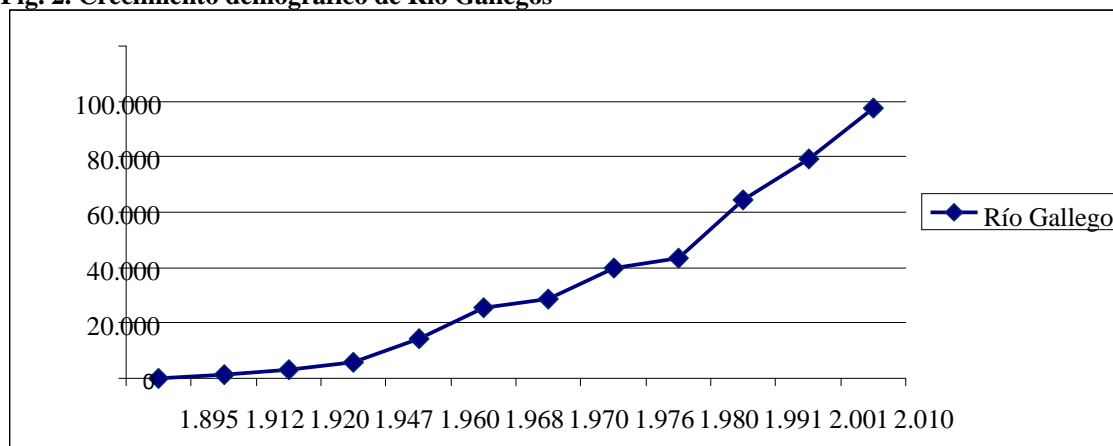
La quinta etapa, que corresponde a la primera década del siglo XXI, la construcción de obras públicas aumenta y es el principal motor del crecimiento con migrantes argentinos e inmigrantes bolivianos y además de países latinoamericanos.

**Cuadro 1. Número de habitantes de Río Gallegos según los Censos. 1985-2010**

Río Gallegos	Años											
	1895	1912	1920	1947	1960	1968	1970	1976	1980	1991	2001	2010
<b>Habitantes</b>	150	1.557	2.912	5.880	14.439	25.731	28.675	39.789	43.479	64.640	79.144	97.742

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.  
 Censo Nacional 1895, 1947, 1960, 1970, 1980, 1991, 2001 y 2010  
 Censo Territorial 1912 y 1920  
 Censo Provincial 1968  
 Censo Local: 1976

**Fig. 2. Crecimiento demográfico de Río Gallegos**



Elaboración propia a partir de los datos censales proporcionados por el INDEC

Hay que destacar la ley de jubilación provincial que permite a partir de los 50 años, en el sector de la docencia, el empleado público pueda acceder a los beneficios de la jubilación. Generalmente los migrantes argentinos emigran de Río Gallegos principalmente por las condiciones climáticas de la ciudad.

Esto aporta a la comprensión que si bien el crecimiento demográfico ha sido constante y alto, Río Gallegos todavía no alcanza a los 100.000 habitantes.

### Ciudad monocéntrica

El crecimiento urbano de Río Gallegos ha sido constante desde su surgimiento a fines del siglo XIX, como producto del continuo flujo migratorio donde elementos de fijación naturales (estuario) y antrópicos (avenidas de distinto rango) permitieron la expansión urbana, en cambio barreras naturales (lagunas) y antrópicas (Ramal ferroviario carbonero, Rutas Nacionales 3 y 40 y tierras de las Fuerzas Armadas-Ejército y Marina) han obstaculizado el crecimiento urbano, principalmente del uso residencial.

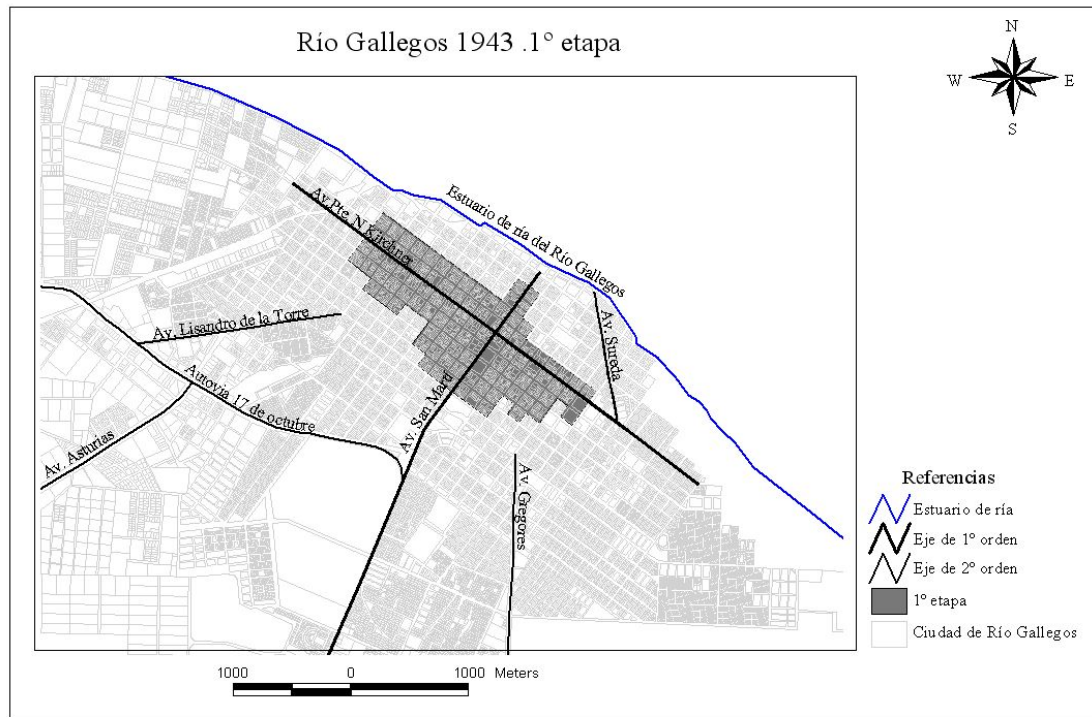
El ramal Ferroviario y las rutas constituyeron ejes de fijación que propiciaron el uso industrial -con la localización de depósitos, talleres metalúrgicos, canteras fábrica de ladrillos-; de esta manera la disposición del uso industrial es lineal, principalmente hacia el Sudoeste de la ciudad y en menor medida en la margen de estuario con la presencia de frigoríficos, canteras, depósitos y muelles.

Por otro lado, hacia el Sur y Este se asentaron las Fuerzas Armadas constituyendo verdaderos bordes perceptibles puesto que separaban distintos usos -residencial / industrial; residencial / militar-.

Cabe aclarar y para una mejor comprensión de la cartografía, que en la primera década del siglo XXI el Ramal ferroviario carbonero y las Rutas Nacionales 3 y 40 han sufrido transformaciones, el primero ha sido sustituido por la Av. Balbín y las rutas han sido transformadas en la Autovía 17 de Octubre.

La terraza más cercana a la margen Sur del Gallegos es el elemento de fijación que permite el asentamiento y posterior crecimiento urbano hacia el Sur; sobre ella se trazó la Av. Pte. Néstor Kirchner y perpendicularmente la Av. San Martín, ambas ejes estructuradores de primer orden de la ciudad. Coincide el Área Central es decir que realizan una cantidad de funciones relacionadas con la administración estatal, la concentración de comercios, la localización de servicios comunitarios y culturales, es decir que es el espacio más dinámico de la planta urbana. Es importante señalar que, si bien es el área en donde se inicia el poblamiento, la ocupación plena fue tardía consolidándose recién en la década del '90 del siglo pasado (Fig. 3).

**Fig. 3. Surgimiento de Río Gallegos.**

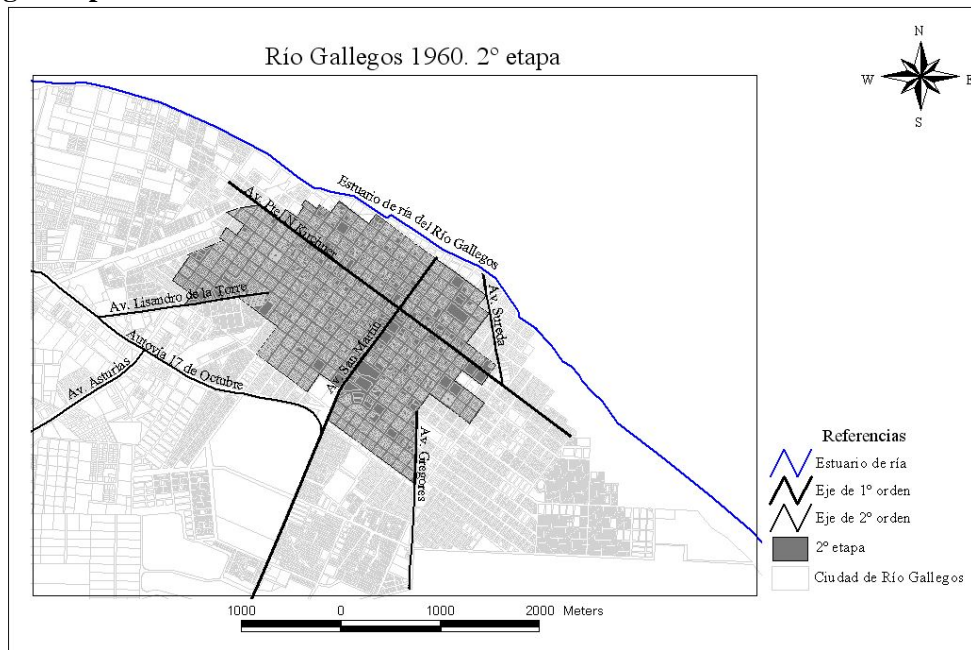


La margen Sur del estuario del Gallegos eje de fijación de primer orden; condicionante de la orientación, diseño y expansión de la planta urbana. Ejes estructurados de 1º orden Av. Pte. Kirchner y San Martín. Fuente: Ministerio de Marina. Servicio Hidrográfico Naval Mosaico aerofotográfico 1943 y Municipalidad de Río Gallegos. Autocad 2009.

En la segunda etapa la extensión de la ciudad es entre el Área Central y las avenidas que empalman con las Rutas Nacionales N° 3/40 a partir de las décadas del 60 y 70 debido al crecimiento considerable de población (Fig. 4).

La margen del estuario hizo que el crecimiento de la ciudad tendiera hacia el Sur y para la comunicación con las rutas nacionales N° 3 y 40, se trazaron dos diagonales a partir de los extremos Este y Oeste (Avenidas Gobernador Gregores y Lisandro de la Torre respectivamente) y la continuación Av. San Martín fuera del Área Central. De este modo se convirtieron en ejes de fijación de segundo orden que estructuran la expansión urbana en la segunda etapa de crecimiento de la ciudad que, por ser la ocupación adosada a estas avenidas, la ciudad adquiere una configuración en forma de estrella. Posteriormente y en poco tiempo comienza la ocupación de los intersticios, adquiere la forma de mancha urbana; aunque la manera de crecimiento es la propia de la aglutinación que “se apoya en las formas preexistentes y las continúa de modo inmediato, por medio de aureolas de edificación o loteos, tanto de iniciativa privada como estatal. La suma progresiva de barrios aumenta la superficie ocupada” (Zamorano, 1993 72).

**Fig.4. Expansión acelerada**



Expansión hacia el estuario y hacia la Ruta Nacional N° 3 (hoy Autovía), crecimiento adosados a los ejes de fijación de 2° orden (Av. Lisandro de la Torre al SO y Av. Gobernador Gregores al SE). Tendencia a la configuración de estrella.

Fuente: Mosaico aerofotográfico década del 60. Sin datos de fecha exacta. Plan regulador realizado por José Pastor y José Bonilla y Municipalidad de Río Gallegos. Autocad 2009.

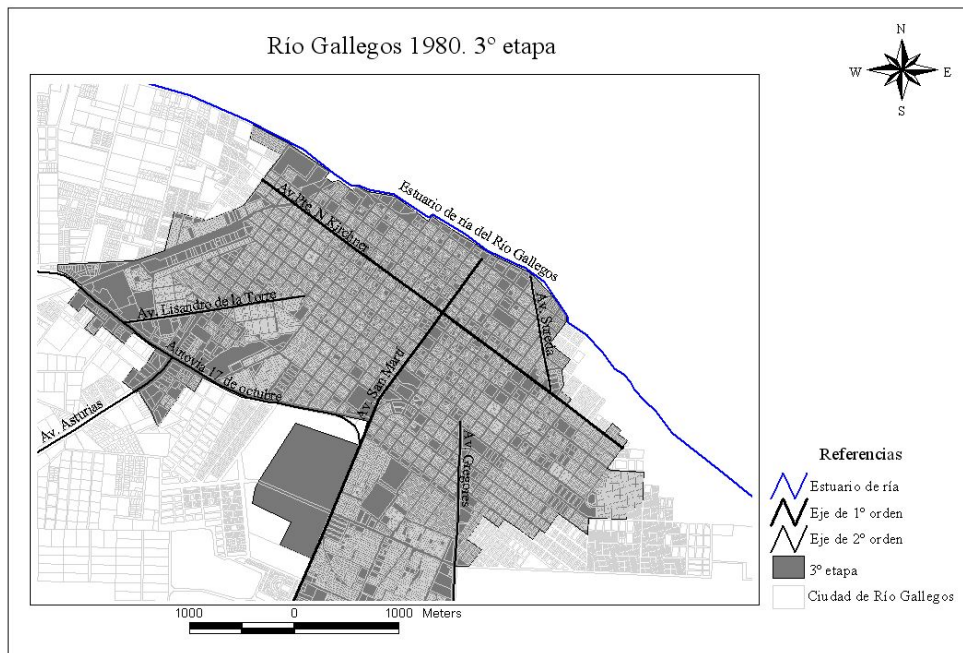
En la tercera etapa, en la década del 80 la expansión urbana es impedida por barreras naturales -al Norte el estuario, al Oeste, Sur y Este lagunas (María La Gorda, Ortiz y Marina respectivamente)-; y por barreras antrópicas -al Oeste las vías del ramal ferroviario que traslada el carbón desde la Cuenca hasta el puerto de Río Gallegos; al Sur y Este terrenos cedidos a las Fuerzas Armadas (Ejército Argentino y Marina respectivamente).

El aumento del 49,2% de la población en esta etapa, demanda de tierras fiscales para uso residencial, por tal motivo el Municipio habilita nuevas tierras en los intersticios pero sin planificación previa, por lo tanto la población se instala de manera desordenada, en sectores no proyectados ni trazados, lejos de las redes de servicios, cuando todavía en el centro de la planta urbana existen amplios baldíos y lotes utilizados insuficientemente por sus propietarios.

De todos modos, las tierras fiscales para uso residencial no satisfacen la demanda, por lo tanto el Municipio lo resuelve con la recuperación de tierras fiscales cedidas a la Marina y terrenos sobre la marisma del estuario y la Laguna María La Gorda en el extremo Sudoeste. Las vías son superadas para obtener tierras fiscales y para el avance urbano sobre el rural, puesto que corresponde a la zona de chacras improductivas que, con el comienzo del loteo, se inicia el proceso de muy lento de urbanización.

Los intersticios fueron ocupados por emprendimientos particulares con viviendas unifamiliares de distinto nivel socioeconómico. El suelo existente junto a las arterias principales se urbanizó rápidamente, cada eje secundario estructura un sector residencial y como consecuencia la ciudad adquiere forma de estrella. La expansión de la ciudad en esta etapa requirió del incremento de servicios y equipamientos necesarios para el funcionamiento y atención de los habitantes de los nuevos ensanches, principalmente educativo, recreativo, deportivo, seguridad de asistencia social y de sanidad. Cerca de estos centros, a lo largo o en el cruce de vías secundarias que estructuran barrios densamente poblados, han surgido calles comerciales con oferta de productos, bienes y servicios de uso corriente que se alternan con el uso residencial (Fig.5). A fines de esta etapa comienzan a aparecer fuera del ejido municipal, nuevas formas de crecimiento urbano de uso residencial con ausencia de servicios básicos.

**Fig.5. Expansión sobre barreras antrópicas**

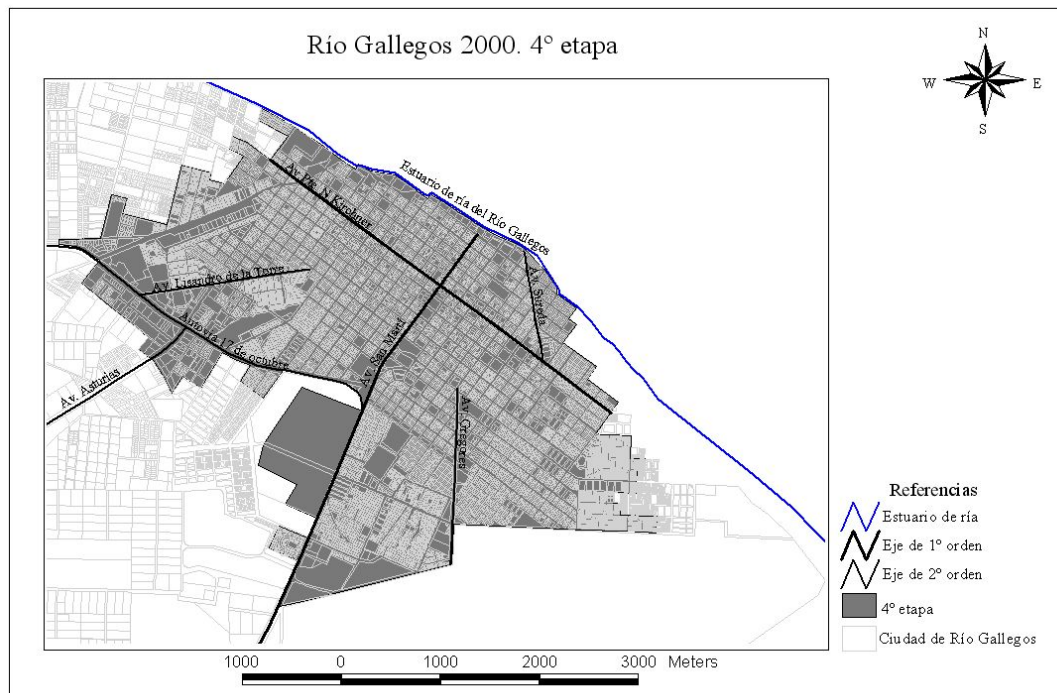


Expansión de Río Gallegos hacia todos los puntos cardinales. Continúa avance sobre marisma del estuario, al superar la Av. Sureda, al NE. Ocupación de los intersticios entre los ejes de fijación de 2° orden (Av. Lisandro de la Torre al SO y Av. Gobernador Gregores al SE). Avance sobre barreras antrópicas, tierras cedidas por Marina al SE y sobre Ramal Ferroviario al O. Además sobre barreras naturales como lagunas al SO.

Fuente: Mosaico aerofotográfico década del 80 (sin datos exactos del año) y Municipalidad de Río Gallegos. Autocad 2009.

En la cuarta etapa, a partir de los 90 continúa la ocupación en los intersticios y el avance del uso del suelo urbano por el rural en la zona de chacras no sólo traspasando las vías del ferrocarril sino también a lo largo de la Av. Asturias, hacia el Sudoeste. A fines de esta etapa, comienza el proceso de superación de las rutas nacionales N° 3 y 40 a partir de la entrega parcial de tierras por parte del Ejército Argentino al Municipio. Si bien esta etapa comienza con la salida de población, el flujo migratorio interno continuó y mantuvo constante la necesidad de tierras fiscales (Fig.6). A partir de esta etapa y hasta la actualidad el Estado es el máximo empleador y principal inversor en obras, las cuales constituyen un factor de atracción poblacional en Río Gallegos.

**Fig.6. Expansión incipiente em zona de chacras**



Primera década del siglo XXI superadas las barreras antrópicas (Fuerzas Armadas) ocupación con otros usos del suelo: Ejército por uso residencial y Marina por uso educativo. Las vías del ramal ferroviario sustituidas por la Av. Balbín. Avance al O. por zonas de chacras.

Fuente: Mosaico aerofotográfico 2003 y Municipalidad de Río Gallegos, Autocad 2009.

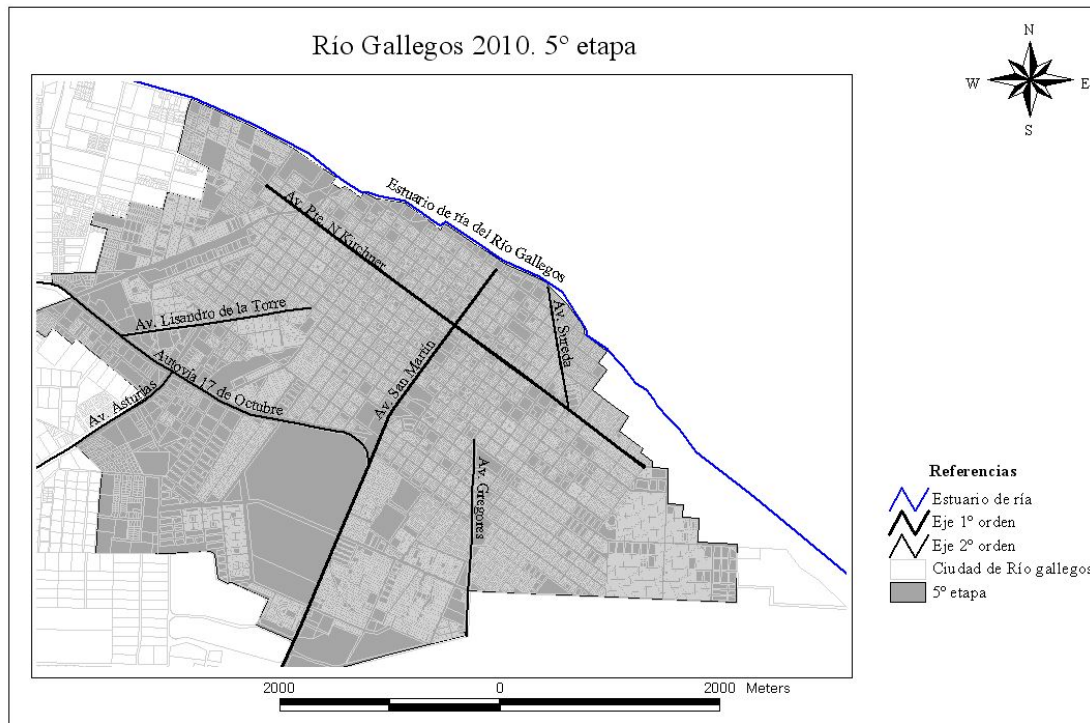
El comienzo de la quinta etapa, que corresponde a la primera década del siglo XXI, encuentra al Municipio sin tierras fiscales disponibles cuando la demanda continúa; los resultados son diversos. Uno de ellos es que las Fuerzas Armadas ceden nuevamente al Estado provincial, superficies considerables con servicios básicos donde se generan áreas con usos distintos.

En las tierras del Ejército, el Estado provincial construye barrios que comprenden un poco más de 2000 viviendas para familias con distintos ingresos. En las tierras de la Marina, el Gobierno Provincial parte lo ha cedido a la Unidad Académica Río Gallegos de la UNPA donde ha construido el Campus Universitario. En tierras fiscales pero destinadas a otros usos, como el recreativo, han surgido asentamientos ilegales cuya población aumenta considerablemente, dos de ellos sobre las Lagunas Ortiz y Marina. Por último, el traslado del Puerto de Río Gallegos al Paraje Punta Loyola permitió la continuidad urbana a lo largo del estuario y aceleró el proceso de ocupación por el loteo de chacras tanto a lo largo del estuario como de la Av. Asturias..

Además en esta etapa el Estado Provincial sustituye el Ramal ferroviario carbonero por la Av. Balbín que permite accesos más rápidos desde la Costanera hacia el exterior de la ciudad pero se pierde parte del patrimonio histórico de la ciudad. Por otra parte, el Estado Nacional transforma a las rutas nacionales en la autovía 17 de Octubre de 2,5 km de extensión y que divide a la ciudad en dos áreas bien diferenciadas (Fig.7).

La falta de tierras fiscales y el surgimiento de nuevas formas urbanas fuera del ejido han generado el interés en el Poder Legislativo, de ampliar el ejido municipal.

**Fig.7. Expansión en zona de chacras y militares**



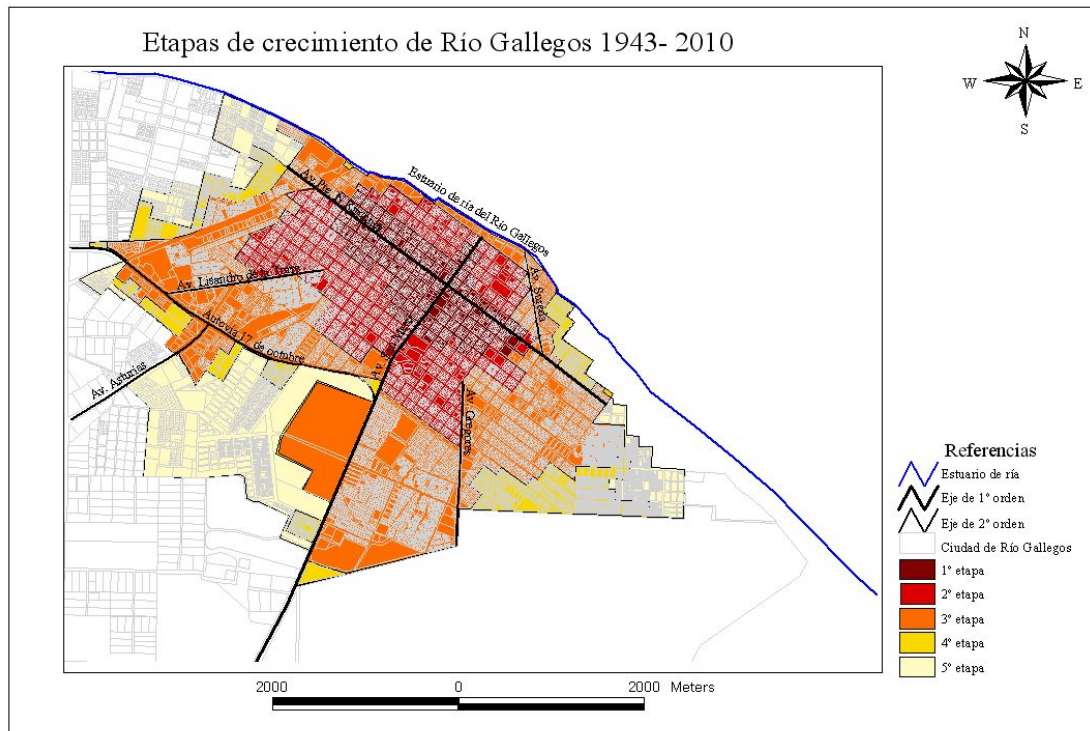
Río Gallegos en 2010 superadas todas las barreras de crecimiento. Configuración en mancha de aceite. Avance sobre zonas de chacras, elementos de fijación de 3° orden el estuario hacia el O y la Av. Asturias al S.

Fuente: Google Earth 6 de diciembre de 2010 y Municipalidad de Río Gallegos. Autocad 2009.

El crecimiento urbano de Río Gallegos ha sido y es condicionado por desplazamientos migratorios constantes, el avance urbano por la presión demográfica sobre barreras naturales (marisma y lagunas) y antrópicas (ramal ferroviario, Autovía, tierras de las Fuerzas Armadas) ha generado una ciudad monocéntrica. El centro histórico coincide con el comercial, financiero y administrativo y a partir de él se expande la ciudad con distintos ritmos hacia el exterior.

La posible ampliación del ejido municipal no cambiaría el carácter monocéntrico de Río Gallegos, porque la intención es obtener tierras fiscales y extender los servicios básicos a las nuevas formas urbanas que se localizan fuera del ejido pero no se dan las condiciones para el surgimiento de centros urbanos que puedan crecer hacia Río Gallegos (Fig. 8).

**Fig. 8. Río Gallegos, ciudad monocéntrica**



Ciudad monocéntrica como resultado del crecimiento de Río Gallegos.

Fuente: Ministerio de Marina. Servicio Hidrográfico Naval Mosaico aerofotográfico 1943;  
 Mosaico aerofotográfico Plan Regulador, década del 60 (sin registro de fecha exacta);  
 Mosaico aerofotográfico década del 60 (sin registro de fecha exacta);  
 Mosaico aerofotográfico 2003;  
 Google Earth 6 de diciembre de 2010 y  
 Municipalidad de Río Gallegos. Autocad 2009.

**Conclusión**

Del análisis del crecimiento urbano de Río Gallegos entre 1885 y 2010 se desprende que los desplazamientos migratorios, a veces con ritmos bruscos, han incidido e inciden notoriamente en las distintas etapas.

La presión demográfica principalmente ante la demanda habitacional para distintos sectores sociales, la especulación inmobiliaria y la construcción de obras públicas faraónicas fuera de contexto en una ciudad con ausencia de políticas territoriales en coordinación con el Estado Provincial y Nacional determina un crecimiento urbano que produce segregación residencial y fragmentación de la estructura urbana.

**Citas bibliográficas**

- 1) La Ruta Nacional N°3 se inicia en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y finaliza en la ciudad de Ushuaia en la Provincia de Tierra del Fuego con una extensión de 3061 km, es la ruta que permite la comunicación principalmente con el resto del país por la costa atlántica. Además, por la geografía de la XI° y XII° Región de Chile, es la única comunicación terrestre con el resto del país trasandino.
- 2) La Ruta Nacional N° 40 se inicia en Cabo Vírgenes (Provincia de Santa Cruz), extremo oriental del Estrecho de Magallanes donde confluye con el Mar Argentino y después de recorrer 5140 km el Oeste. argentino, finaliza en la Quiaca en la Provincia de Jujuy. Comunica con el Sudoeste provincial, con las localidades de la Cuenca Carbonífera Río Turbio y Veintiocho de Noviembre, y con Puerto Natales -XII° Región de Chile-.
- 3) Los datos definitivos del Censo 2010 por localidad al día de la fecha no han sido publicados, si los datos definitivos del Departamento de Güer Aike que, por estimaciones, Río Gallegos no alcanzó los 100.000 habitantes. Wikipedia, si bien no es una fuente oficial, dice que son 97.742 la cantidad de habitantes de Río Gallegos según el último censo.

4) La ocupación sobre las marismas de la margen del estuario tienen un alto valor paisajístico que aumenta el costo de la tierra, por lo tanto fueron adquiridas por el grupo social con mayor valor adquisitivo construyéndose un barrio abierto.

### **Bibliografía**

BOZZANO, Horacio. **Territorios reales, territorios pensados, territorios posibles. Aportes par una Teoría territorial del ambiente.** Buenos Aires. Espacio. 2000.

BOZZANO, Horacio. **Territorios posibles: procesos, lugares y actores.** Buenos Aires: Lumiere, 2009.

CÁCERES, Alicia P. y GARCÍA, Alicia. *Cambios en el paisaje urbano de una ciudad intermedia de la Patagonia austral extrandina argentina: Río Gallegos.* En: **8° Encuentro de Geógrafos de América Latina.** EGAL. Santiago, Chile. 2001, Pág. 192.

CÁCERES, Alicia P. y GARCÍA, Alicia. *Diferenciación Interna del Espacio Geográfico de Río Gallegos: Estudio Preliminar.* **Revista del Instituto de Investigaciones Geográficas de la Patagonia. IGEPAT.** Año III. N° 3. Universidad Nacional de la Patagonia: 11 – 36, 2004.

CAPEL, Horacio. **La morfología de las ciudades. Sociedad, cultura y paisaje urbano.** Barcelona: Del Serbal, 2002, 544.

CAPITANELLI, Ricardo. *Patagonia, un medio duro, dominio de ovejas, con focos pioneros de ocupación e industrias promovidas.* En: Roccatagliata, J. (coordinador). **La Argentina Geografía General y los marcos regionales.** Buenos Aires. Ed. Planeta. 1988.

DE MATTOS, Carlos A. *Metropolización y suburbanización.* **EURE** (Santiago) [online] vol.27, N° 80. Disponible en: [http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612001008000001&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612001008000001&lng=es&nrm=iso).

DE MATTOS, Carlos A. *Transformación de las ciudades latinoamericanas: ¿Impactos de la globalización?* **EURE** (Santiago). [Online] vol.28, No.85. Dic. 2002. Disponible en: [http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-7161200200850001&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-7161200200850001&lng=es&nrm=iso).

FONT, A., LLOP, C. i VILANOVA, J. M. **La construcción del territori metropolità. Morfogènesi de la regió urbana de Barcelona.** Barcelona: Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (MMAMB), 1999.

HAGGETT, Peter 1976. **Análisis locacional en la Geografía Humana.** Barcelona, Editorial Gustavo Gili. 434 páginas.

Instituto Nacional de Estadística y Censos 1991 y 2001, Censos Nacionales de Población y Vivienda 1991 y 2001. Ministerio de Economía, Buenos Aires.

JANOSCHKA, Michael. *El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización.* **EURE** (Santiago). [Online]. Diciembre 2002, vol.28, N° 85 p.11-20. Disponible en: [http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612002008500002&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008500002&lng=es&nrm=iso)

OSTUNI, Josefina, FURLANI de CIVIT, María E. y GUTIERREZ de MANCHÓN, Josefina. **Técnicas en Geografía.** Mendoza. Inca.1983.

PÉREZ, L.; SALINAS, E. *Crecimiento urbano y globalización: transformaciones del Área Metropolitana de Concepción, Chile, 1992-2002.* **Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales.** 1 de noviembre de 2007, vol. XI, N° 251. Disponible en: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-251.htm>.

Pertile, Viviana Claudia. 2007. Aportes conceptuales a la Geografía Urbana. La ciudad como fenómeno espacial. Aproximaciones al tema. Geografía fenómeno. **Revista Geográfica Digital.** Instituto de Geografía, Facultad de Humanidades. UNNE. N°8. Julio -Diciembre 2007

“El proceso de **urbanización** o de **crecimiento urbano**, es un concepto que comprende tanto el **aumento de la población citadina** como la **expansión de las áreas edificadas.**

SÁNCHEZ, Darío C. *El crecimiento demográfico argentino en el período 1970 - 1991. Un aporte para su interpretación.* **GAEA. Anales de la Sociedad Argentina de Estudios Geográficos,** N° 20, 211–234, 1996.

SÁNCHEZ, Darío C. y ASTINZA, María. *El crecimiento demográfico argentino en el último período intercensal (1991 – 2001). Un análisis preliminar.* En: **Contribuciones Científicas. 63° Semana de Geografía,** GAEA, 377-386, 2002.

SOLÁ - MORALES, M. **Las formas de crecimiento urbano.** 1ª ed. Barcelona: Edicions Universitat Politècnica de Catalunya. 196 pp. 1972.

VIALIDAD NACIONAL. <http://www.vialidad.gov.ar>

VIDAL - KOPPMANN, Sonia. *Transformaciones socio-territoriales de la región metropolitana de Buenos Aires en la última década del siglo XX. La incidencia de las urbanizaciones privadas en la fragmentación de la periferia.* Tesis (Doctorado Ciencias Sociales). Buenos Aires, Argentina: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales - Sede Académica Argentina, 2007.