

RED DE CIUDADES E INFRAESTRUCTURAS PARA UN DESARROLLO RENOVADO

Verificación de un sistema reticular en la Región Capital, Argentina

Mtr. Arq. Bruno Reinheimer

Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Universidad Nacional del Litoral. Máster en Desarrollo Urbano y Territorial. Universidad Politécnica de Cataluña

Director de la tesis: Dr. Arq. Carles Llop

Mail: b_reinheimer@hotmail.com

RESUMEN

El trabajo se apoya en el concepto de red de ciudades, consideradas en conjunto como componentes de sistemas más amplios. Un enfoque flexible y abierto, orientado a un mayor equilibrio territorial, en especial donde existen procesos de metropolización. Para adquirir dimensión espacial la investigación se ha posicionado en la ciudad de Santa Fe y su región metropolitana. Escenario que presenta como particularidad una situación de vulnerabilidad geográfica y riesgo hídrico latente que es preciso superar o por lo menos atemperar, lo cual motiva aún más la experimentación de estrategias renovadas de transformación estructural del territorio. La hipótesis de trabajo introduce el paradigma de red como alternativa para pensar el territorio con una visión estratégica y de largo plazo. Se introducen valores de hábitat seguro, equilibrio, flexibilidad, integración y complementariedad entre ciudades para asignar perspectivas favorables y desarrollo.

Palabras clave: red, transformaciones, equilibrio

ABSTRACT

The work is based on the concept of city network. Cities are considered collectively as components of larger systems. A flexible and opened conception oriented to reach a better territorial balance, especially on metropolization processes. To be spatial dimension the research is focused in the city of Santa Fe and its metropolitan region. This scenario presents a special situation of geographic vulnerability and water risk that must be overcome or at least temper. Situation who motivates further experimentation of renewed strategies to generate structural transformations on territory. The hypothesis introduces the paradigm of network like an alternative to think territory strategically and with a long term vision. This includes safe habitat qualities, balance, flexibility, integration and complementation between cities to assign good prospects and development.

Keywords: network, transformations, balance

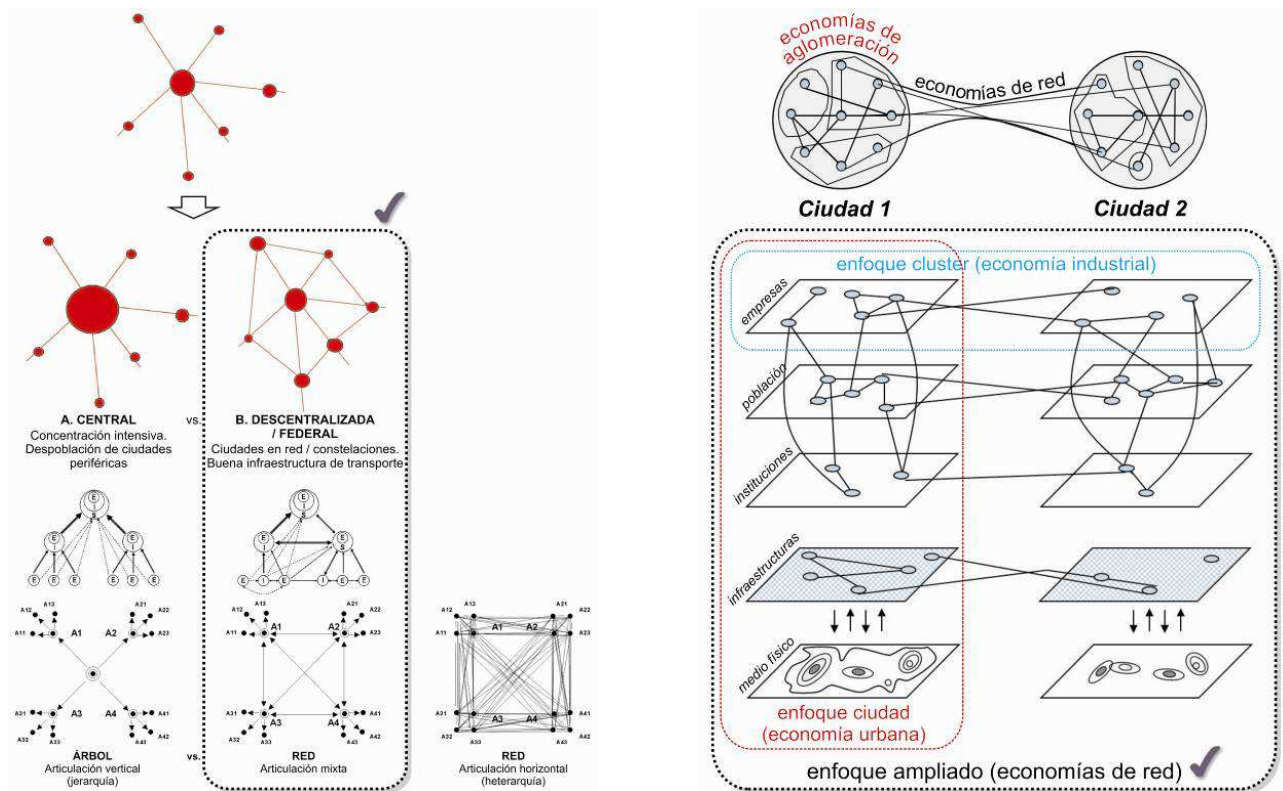
1 CIUDADES Y REDES, PROTAGONISTAS DEL CAMBIO

Pasaron ya cinco años desde que el planeta atravesó en silencio un acontecimiento histórico: La población mundial que vive en ciudades superó a la población rural, con una previsión de alcanzar un 60% en el año 2030 y un 70% en el 2050 (UN-Habitat, 2007). En el contexto latinoamericano la situación resulta aún más significativa, puesto que la población urbana promedio alcanza el 80%. Argentina es uno de los países más urbanizados del continente, con una tasa que ya supera el 90%, mientras que la provincia de Santa Fe, escenario elegido para verificar la hipótesis de trabajo, registra actualmente un 93% de personas viviendo en ciudades.

Ligadas a la cuestión social, a la calidad de vida, a la sobrevivencia, las ciudades son y serán el espacio de manifestación de las problemáticas sociales contemporáneas en sus múltiples y complejas variantes. No sólo las grandes metrópolis experimentan escenarios conflictivos sino también muchas ciudades medias; en general, a partir de procesos históricos basados en acumulación económica y concentración demográfica, aunque siempre con la posibilidad de revertirlos oportunamente. Una buena planificación territorial y gestión integrada del territorio pueden ser el mejor comienzo.

El marco teórico que sostiene la presente investigación encuentra en el concepto de red las virtudes necesarias para pensar el territorio desde esa otra óptica y a largo plazo. Implica abordar las ciudades en su conjunto, articuladas entre sí como componentes de sistemas más amplios, superpuestos, considerando la multiescala. Una alternativa para pensar los territorios de manera más abierta, flexible y equilibrada, en especial sobre aquellas ciudades en proceso de metropolización.

En estos términos, una red se constituye como una estructura en la cual los nodos están representados por las ciudades, conectadas por vínculos de naturaleza socioeconómica (links) a través de los cuáles se intercambian flujos de distinta naturaleza, sustentados sobre infraestructuras de transportes y comunicaciones (Boix, 2006). Esta lógica apunta a intensificar vínculos alternativos y activar nuevos circuitos, no jerárquicos sino horizontales, transversales, laterales, introduciendo posibilidades de opción que habiliten articulaciones espaciales sostenibles en el tiempo. Lo que la diferencia de una estructura en árbol o de sistema de relaciones jerárquicas es la dirección de los flujos, que tienden a ser horizontales o de igualdad en contraste con aquellos afianzados en el tiempo que son verticales y de dominancia.



Red de ciudades y economías de red, paradigmas alternativos frente a los problemas urbanos contemporáneos
 Elaboración propia a partir de SCHOLL (2010) y BOIX (2010)

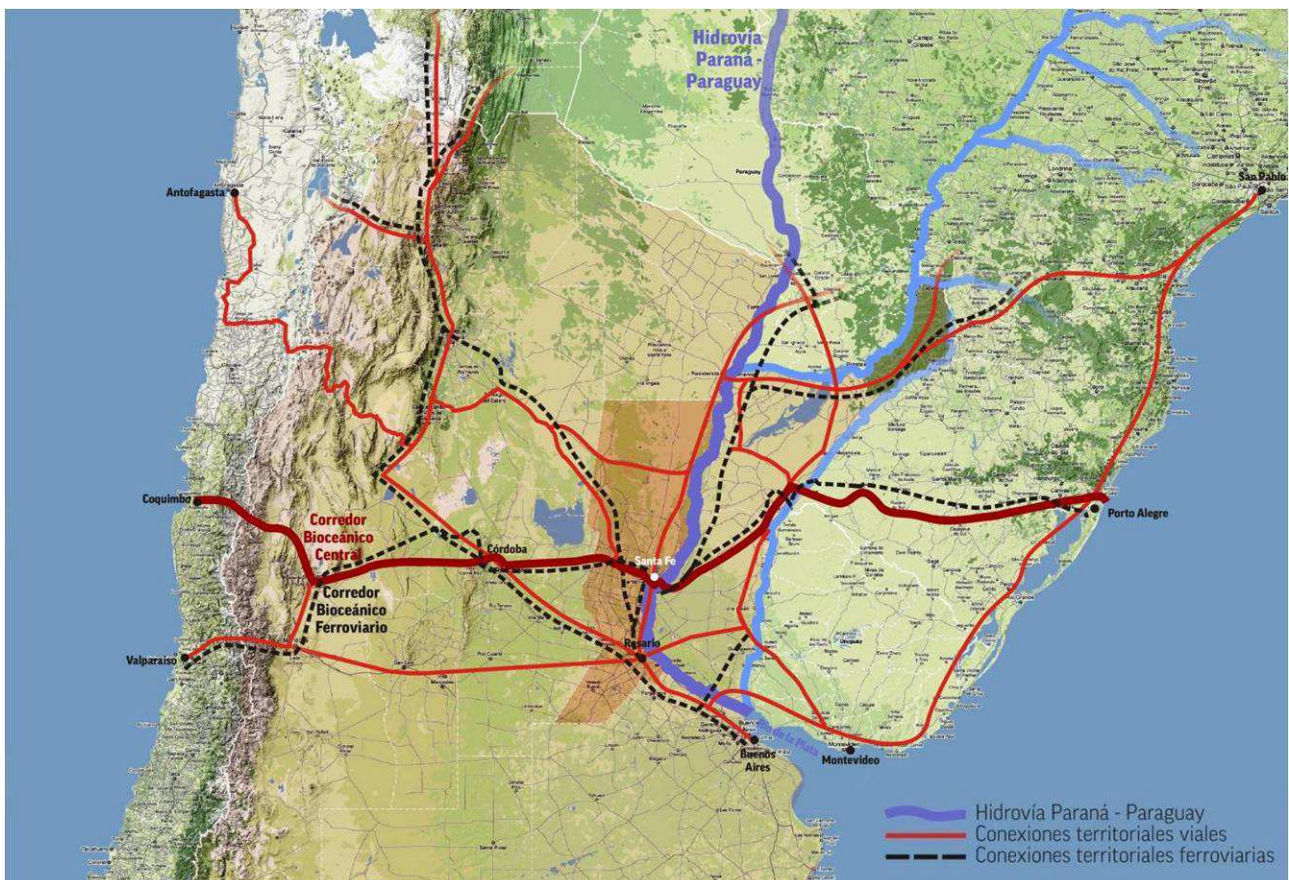
Introducir cambios estratégicos en la lógica y jerarquía de las relaciones espaciales entre ciudades implica actuar sustancialmente sobre las infraestructuras de movilidad (carreteras, caminos, ferrocarriles, hidrovías) considerando los diferentes flujos que sobre ellas se desplazan diariamente (personas, bienes, servicios, información) hacia una fase de ordenamiento general.

En el sistema reticular también adquiere relevancia la base económica, puesto que debe ser capaz de garantizar su sustentabilidad en el tiempo. En este nuevo escenario surge la posibilidad de diversificación económica a partir de las economías de red, desplegándose entre ciudades diferentemente especializadas (redes de complementariedad) o bien entre centros urbanos de similares características, relacionados a partir de una misma especialización tipo (redes de sinergia tipo clúster, o bien redes de innovación). Relaciones que asumen una mayor relevancia en los últimos años, en función de las transformaciones urbanas y de la descentralización asociada a la revalorización productiva y social de los ámbitos periféricos.

2 EL CASO DE SANTA FE A PARTIR DE SU FRAGILIDAD TERRITORIAL

A modo de ensayo de los postulados teóricos y para asignar dimensión espacial al objeto de estudio se ha posicionado la investigación en la ciudad Santa Fe y su área de influencia. Escenario que presenta como particularidad una situación de vulnerabilidad geográfica (riesgo hídrico) que es preciso superar o por lo menos atemperar, lo cual motiva aún más la experimentación de estrategias renovadas de transformación estructural en este marco.

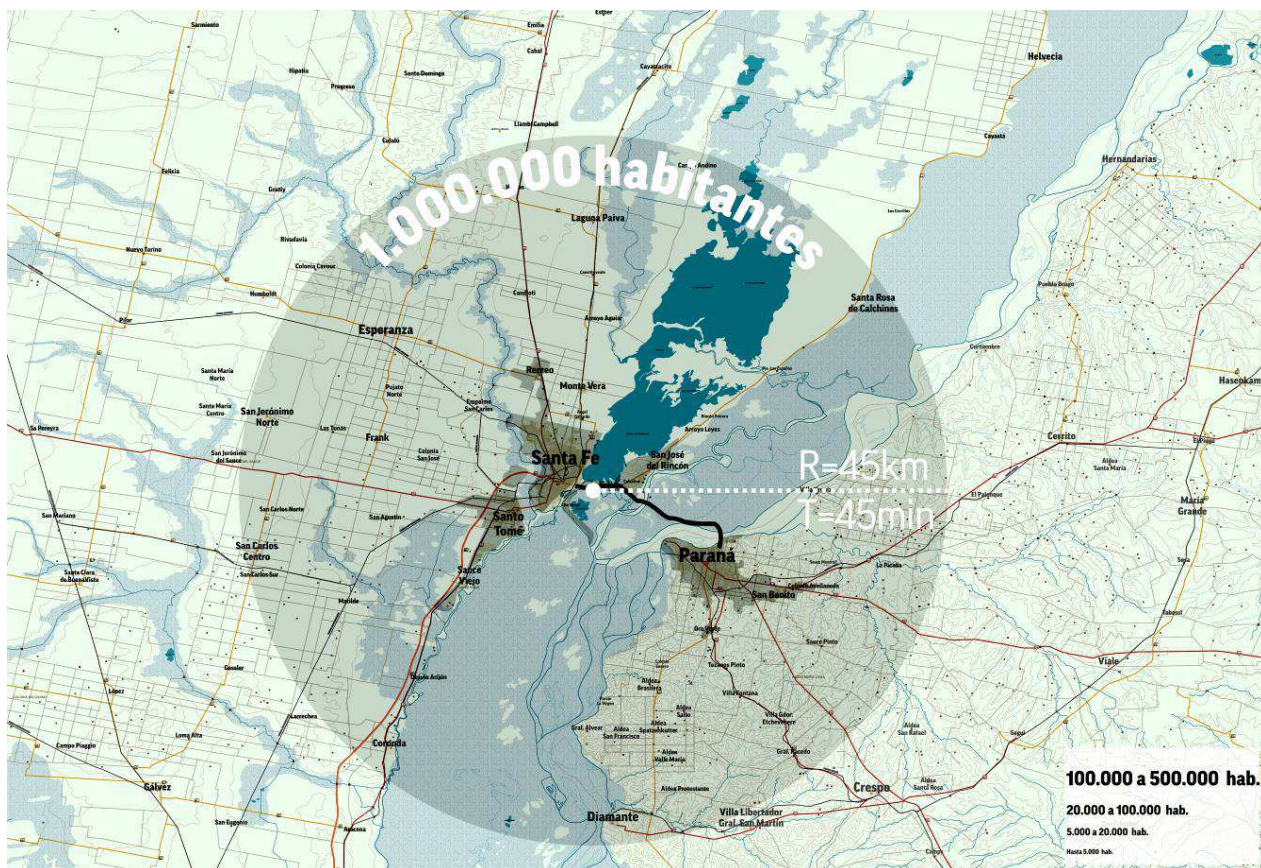
Capital político-administrativa de la provincia homónima, Santa Fe es una ciudad intermedia que supera los 400.000 habitantes. Su enclave se resume en el punto exacto de cruce entre la Hidrovía Paraná-Paraguay (norte-sur) y otro importante sistema de conexión vial transversal (este-oeste) de escala continental, el Corredor Bioceánico Central. Cualidades prácticamente únicas, que junto a la red existente de trazados ferroviarios le imprimen a la ciudad y su contexto territorial un potencial inigualable, dando lugar a una de las áreas más dinámicas de la República Argentina.



Posicionamiento de Santa Fe, rótula de un área de fuerte dinámica territorial
Elaboración propia a partir de Google Maps

Pero lejos de ser un ambiente estable, las características de Santa Fe y su región son puestas permanentemente a prueba por fenómenos dinámicos, algunos de origen natural y recurrencia histórica como es el riesgo hídrico por inundaciones, y otros de procedencia antrópica traducidos en fenómenos contemporáneos propios de la fase global actual: la intensificación de los flujos económicos que atraviesan la región, los procesos de concentración demográfica y la creciente integración metropolitana con la vecina ciudad de Paraná, capital de la provincia de Entre Ríos, según una lógica binuclear. Fenómenos que, en conjunto, incorporan niveles de complejidad creciente al medio, determinando dos escalas superiores de análisis en función del radio de influencia territorial:

- **Área metropolitana binuclear Santa Fe - Paraná:** Conjunto de localidades conurbadas ligadas física y funcionalmente a las ciudades capitales de Santa Fe y Paraná, ésta última correspondiente a la vecina provincia de Entre Ríos. Según el Censo Nacional de Población (IPEC, 2001) el área completa reúne 700.000 habitantes, de los cuales poco más de 600.000 habitan en ambas ciudades centrales, un 85% del total. Su extensión es en forma de mancha de aceite en un radio de 25km donde se desarrolla una intensa dinámica diaria de desplazamientos al núcleo del conjunto que no superan la media hora de viaje.
- **Región Capital:** Denominación que permite identificar a un mercado común extendido en un radio de 45 km y que en la actualidad se aproxima a 1.000.000 de habitantes. Su extensión incluye nuevas localidades santafesinas y entrerrianas que, pese a su situación desligada de la conurbación, también participan en diferente medida de una interacción social con el área central basada en relaciones de trabajo, comercio, educación superior, salud y acceso a demás bienes y servicios, públicos y privados, en función de desplazamientos que no superan la hora de viaje al foco del conjunto.



Radio de influencia de la Región Capital Santa Fe - Paraná
Elaboración propia a partir de Visualizador IGN, Argentina

La investigación se orienta a una serie de objetivos genéricos que es preciso cumplimentar:

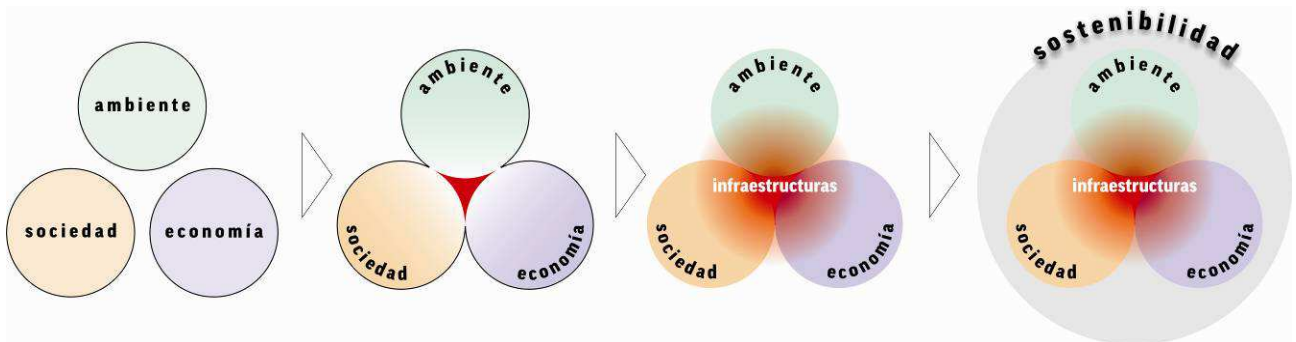
- Identificar las dinámicas existentes que impone en primer lugar el ambiente natural y luego también aquellas derivadas de los crecientes procesos de antropización.

- Analizar las perspectivas efectivas del territorio bajo una lógica de red de ciudades, hacia condiciones de mayor equilibrio en función de los atributos que puedan aportar las nociones de internodalidad, intermodalidad y reticularidad.
- Reinterpretar el soporte infraestructural del área de estudio a partir de lógicas en red, favoreciendo una estrategia ordenada de movilidad multimodal pero a su vez garantizando la continuidad y preservación de aquellos componentes naturales que dan riqueza ambiental al sector.
- Reflexionar sobre el efecto multiplicador del sistema en red, analizando sus posibilidades de reproducción o reinterpretación en otras áreas potenciales.

3 ABORDAJE MULTIDIMENSIONAL: DIAGNÓSTICO Y MOCIONES SOSTENIBLES

En términos metodológicos, una vez definido el marco teórico, los objetivos de la investigación y el posicionamiento espacial donde ensayar la estrategia, el primer paso a dar consiste en plasmar un análisis multidimensional del estado actual de la porción territorial seleccionada, a partir de cartografías cromáticas interpretativas que consideren como principales ejes al ambiente, la cuestión social, la esfera económica y las infraestructuras. Es importante destacar el rol que atañe a estas últimas como contacto, interfaz, umbral entre artefacto humano y matriz biofísica, la huella del hombre en el territorio sobre la que el urbanismo tiene sus respuestas para intervenir.

El paso siguiente implica contrastar al diagnóstico multidimensional un escenario hipotético con cualidades de red desplegando mociones interrelacionadas, que exalten en conjunto determinados valores hoy inexistentes en el caso de estudio: hábitat seguro, equidad, flexibilidad, integración y complementariedad urbana, hacia un horizonte sostenible de equilibrio territorial a largo plazo.



Ambiente, sociedad, economía e infraestructuras, en un marco sostenible a largo plazo
Elaboración propia

3.1 Dimensión ambiental

El área central posee las características geográficas de un istmo fluvial. Una singular porción de territorio enclavada en el punto exacto de confluencia de diversos sistemas fluviales: los arroyos Aguiar, Saladillo y Leyes; las cuencas mayores del río Salado y el majestuoso Paraná, uno de los ríos más largos y caudalosos del mundo, vía navegable de mayor jerarquía y segundo sistema fluvial de Sudamérica en extensión, luego del Amazonas.

Las inundaciones son escenarios recurrentes que históricamente han afectado al área, generando situaciones de contingencia, emergencias sociales y transformaciones radicales en el paisaje local. Por lo tanto, es elemental situar al riesgo hídrico en la cima de las limitaciones territoriales, a la hora de pensar en introducir transformaciones estructurales para garantizar la reproducción del hábitat seguro.

En respuesta a ésta condición natural que impone la matriz biofísica, vale posicionar la mirada hacia los confines regionales, pensando en descomprimir la presión ejercida por los asentamientos humanos en el delicado e inestable sector central, caracterizado por la confluencia de múltiples cuencas fluviales. A la vez que se determinan territorios más aptos para orientar las tendencias de urbanización, se aspira a garantizar una mayor continuidad ambiental del valle de inundación del río Paraná, un área natural sumamente valiosa por sus cualidades paisajísticas y rica biodiversidad, apta para usos alternativos no permanentes y actividades eventuales de bajo impacto ambiental (ecoturismo, deportes acuáticos, etc.).

3.2 Dimensión social

El actual desequilibrio demográfico se apoya en datos estadísticos contundentes: el 80% de la población santafesina de la Región Capital vive en el Gran Santa Fe, y a su vez el 80% de éste aglomerado se asienta en la ciudad capital. Una concentración que pone en jaque las capacidades urbanas y que significa un elevado costo social, traducido en fenómenos de marginalidad, pobreza, vulnerabilidad, inseguridad, etc., debido a una importante fracción de la sociedad que todavía no encuentra un asentamiento urbano formal. Particularmente en la ciudad de Santa Fe la población en situación de precariedad es del 15 al 20% (PROCIFE, 2007) y tiene su correlato espacial en las tierras a su alcance para habitar, generalmente en situación periférica y en áreas de borde propensas a inundaciones. La concentración demográfica y el dispar patrón de asentamiento humano se acompañan de alteraciones en la distribución de las oportunidades de bienestar material y social. A la marginalidad urbana se le añade la informalidad laboral, lo cual da como resultado un círculo vicioso de exclusión social, espacial y productiva (Bárcena, 2010).

Para mitigar este fenómeno, recurrimos al concepto de internodalidad, aspirando a un territorio más equilibrado en términos demográficos y de igualdad de oportunidades para las comunidades que integran la región. Concepto inspirado en constelaciones urbanas, radicalmente opuestas a los procesos tradicionales de excesiva centralidad.

En el caso de estudio es posible dar impulso a seis (6) centralidades estratégicas en torno a Santa Fe: Coronda al sur, Laguna Paiva al norte, Santa Rosa de Calchines al noreste y Esperanza, San Jerónimo Norte y San Carlos Centro al oeste. Son localidades significativas para la región, cuyas poblaciones varían entre 10.000 y 50.000 habitantes. Dada la sorprendente relación de equidistancia natural entre sí, formando un arco alrededor de la ciudad central, la hipótesis apunta a favorecer su complementariedad en un escenario de interacción más frecuente, lo cual exige fomentar la intensificación y radicación de nuevas actividades productivas, bienes y servicios para que puedan constituirse en referencias estables alternativas a Santa Fe, sobre todo para las pequeñas comunas más próximas a ellas.

3.3 Dimensión económica

Respecto de la dinámica económica que caracteriza la región, ésta viene prácticamente determinada por la función que desempeña el núcleo del conjunto. En efecto, el fuerte perfil identitario de Santa Fe se nutre de una amplia oferta de actividades terciarias de servicios calificados, entre las que sobresale el comercio, el sistema bancario, etc., actividades al servicio de las propias capacidades productivas de la región. Y si bien existen en el entorno aptitudes para desarrollar el sector secundario como la industria de alto valor agregado o bien el turismo, entre otras potencialidades, prima la efervescencia de la ciudad central. En efecto, las localidades circundantes mantienen en mayor o menor medida lazos de dependencia y una interacción prácticamente diaria con el núcleo, enriquecida no sólo por relaciones laborales y comerciales, sino también por una amplia gama de ofertas en educación superior, salud y acceso a otros bienes y servicios de calidad. Como contrapartida, no se ha desarrollado un mercado alternativo que permita la interacción de las ciudades menores entre sí, lo cual se hace aún más evidente al visualizar la histórica configuración estructural del territorio, sobre un esquema de tipo radial desde y hacia un foco común.

Como alternativa para enriquecer ésta dinámica extremadamente convergente, resulta lógico pensar en la introducción de condiciones de reticularidad a la estructura existente, que permitan la aparición en el territorio de relaciones alternativas, transversales, de lateralidad. Lo cual en términos económicos deviene en una ampliación de las posibilidades del mercado regional, fundada ya no en una economía de aglomeración sino en el impulso a las economías de red y todas sus variantes: redes de complementariedad, tipo clúster, etc. En términos reales, es una manera de reforzar las cadenas de valor existentes o bien la generación de nuevas a partir de estas novedosas articulaciones territoriales.

3.4 Dimensión infraestructural

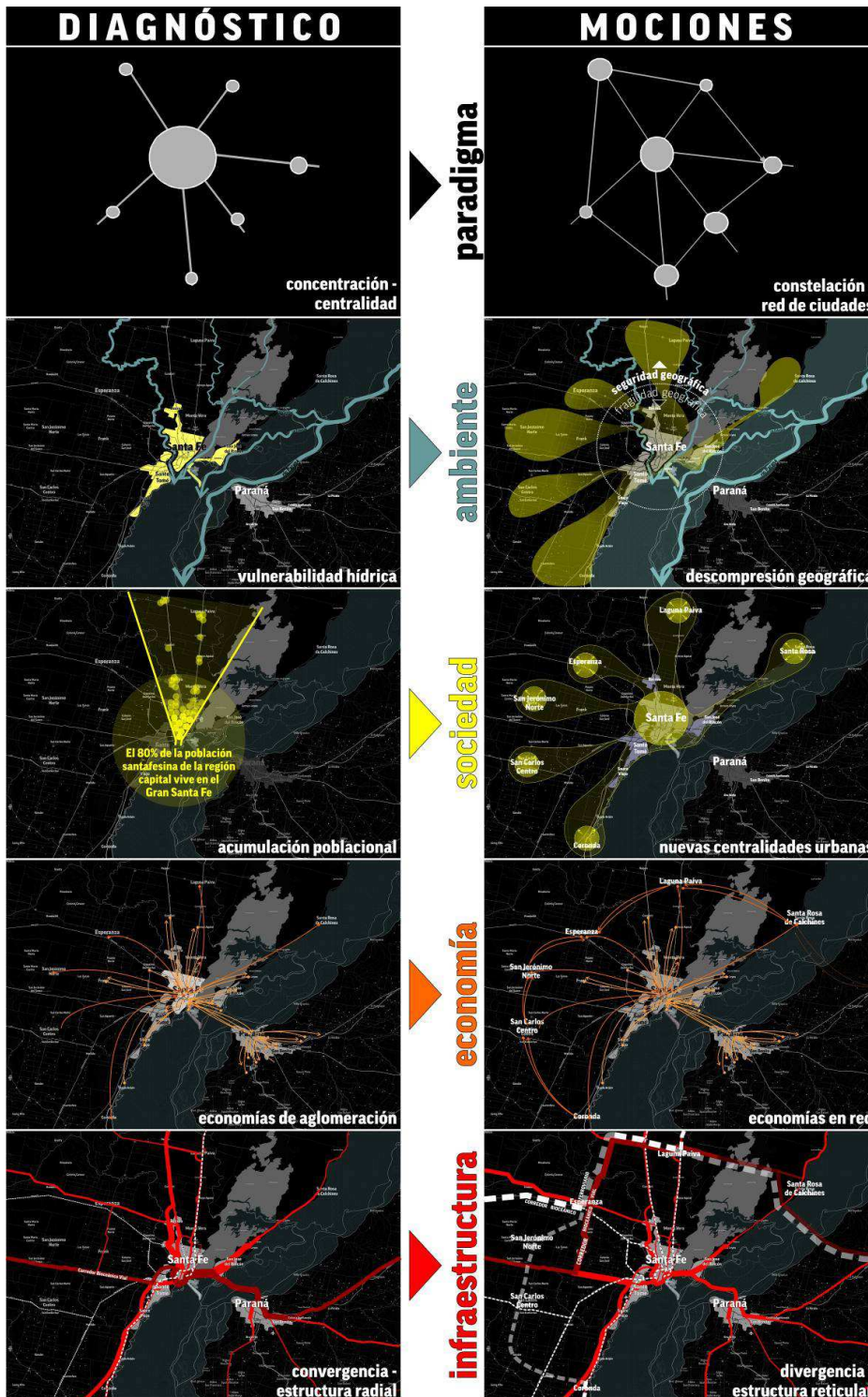
Finalmente cabe referirse a la estructura de movilidad del territorio, que en definitiva es el plano material de sustento de las dinámicas sociales y económicas de la cultura local y regional, por su vinculación con escalas territoriales superiores.

En este marco, el componente más notorio y desestabilizante es el Corredor Bioceánico Central, de escala Mercosur, que atraviesa literalmente a Santa Fe y a su frágil urbano. Su recorrido es perpendicular al valle de inundación del río Paraná en sentido norte-sur, consolidándose sobre la RN N° 168 entre Santa Fe y

Paraná, sobre la RN N° 19 desde Santa Fe hacia la provincia de Córdoba y Chile, y sobre la RN N° 12 y luego RN N° 127 desde Paraná hacia Brasil. Se caracteriza por una notable intensidad de flujos, en su mayoría pasantes, que atraviesan la planta urbana generando a su paso serias incompatibilidades, restricciones y limitaciones de uso del espacio público, junto con una complejidad creciente del tránsito a partir de una doble condición de conflictividad:

- Cuantitativa, en la medida que hoy supera una Tasa Media Diaria Anual (TMDA) de 11.000 vehículos (con picos de 17.000) registrada en el túnel subfluvial, de los cuales más de 2.000 son camiones.
- Cualitativa, quizás el factor más incongruente, debido a la amplia diversidad de cargas que circulan por su interior: cargas sucias, cargas peligrosas, sobrecargas, vehículos excedidos de ancho, etc.

La saturación en el área central se agudiza debido a la histórica estructuración del territorio, de configuración radial o estrellada en sus variantes vial y ferroviaria, a pesar de que ésta última se encuentra en claro retroceso operativo. El sistema vial es claramente convergente y Santa Fe el único punto de enlace interprovincial del centro-norte provincial, a través del túnel subfluvial. Factores que, sumados al agudo incremento interanual del parque automotor, que actualmente es del 7%, avizoran en conjunto un acelerado agravamiento del problema.



Diagnóstico multidimensional y mociones territoriales estratégicas para la Región Capital
Elaboración propia

En respuesta a estas debilidades, es necesaria una intervención física que a su vez permita garantizar las mociones anteriormente descritas orientadas a: la preservación del espacio urbano consolidado en la porción central, al afianzamiento de nuevas centralidades regionales y a la generación de las condiciones económicas adecuadas para su despegue y sostenimiento de todo el sector.

Para ello es necesario reinterpretar los flujos de escala macro y por lo tanto examinar las principales conexiones territoriales: El Corredor Bioceánico Central, que atraviesa el centro de la región en sentido este-oeste; la autopista Santa Fe – Rosario – Buenos Aires, que permite una interacción directa con las principales ciudades argentinas ubicadas al sur de la capital santafesina; la hipótesis latente de

recuperación del sistema ferroviario a nivel nacional; y finalmente, el proyecto pendiente que recoge la demanda de un nuevo enlace ferroviario interprovincial entre Santa Fe y Entre Ríos, a través del río Paraná. Este último es clave y se destaca entre otros de similar impacto, puesto que significa el primer cruce de la provincia con la Mesopotamia que introduzca la variante ferroviaria.

En un escenario que esté sustentado por el transporte multimodal de cargas y pasajeros, la propuesta general apunta a desplazar el Corredor Bioceánico Central hacia el norte, a manera de circunvalación exterior al área metropolitana Santa Fe – Paraná, con el fin de extraer el flujo de cargas del ámbito central más poblado y reducir las situaciones de saturación de tránsito que sufre actualmente ésta porción consolidada de territorio. Para que el nuevo recorrido sea técnicamente factible y económicamente viable, se propone aprovechar trazados viales existentes de menor calibre pero susceptibles de transformación, para absorber la intensidad y complejidad circulatoria que caracteriza a este corredor continental.

El sistema se completa con una ronda ferroviaria de escala regional, un nuevo trazado técnicamente factible que permita canalizar fundamentalmente el transporte de cargas, contribuyendo a sostener el conjunto urbano a partir de su vinculación con los principales centros ferro-portuarios operativos del país, ubicados al sur. También se considera su empalme a la altura de la ciudad de Esperanza con el potencial Corredor Bioceánico Central Ferroviario, bajo una hipótesis de continuidad oeste-este prácticamente natural desde Chile a Brasil, pasando por sobre el área metropolitana en estudio hacia la provincia de Entre Ríos.

Este circuito mixto circunvalar, de escala regional y con capacidad vial y ferroviaria, es un diseño que acarrea beneficios a los distintos sistemas que integran la Región Capital:

- Situados en el espacio central, el conglomerado metropolitano pasa a conectarse al circuito económico con una lógica centrífuga, con un sentido interior-exterior inverso al tradicional, aprovechando la multiplicidad de vías que ofrece la estructura de movilidad radial existente. Se pretende así reducir el tránsito pesado en las principales plantas urbanas, más aptas ahora para el desplazamiento masivo de las personas, la reproducción del espacio público y los usos de apropiación ciudadana.
- Por otro lado, el túnel subfluvial queda reservado casi con exclusividad al intenso intercambio metropolitano entre Santa Fe y Paraná, a partir de restringir el tránsito pasante. De esta manera se proyecta prolongar su vida útil, directamente vinculada a su capacidad de carga.
- En el espacio regional ampliado, se encadenan las nuevas centralidades propuestas para favorecer su desarrollo urbano, a partir de generar espacios intermodales de transferencias de cargas, posibilidad de radicación de industrias e intensificación de nuevas actividades que permitan agregar valor a las materias primas y a los productos en curso. La clave para garantizar la sostenibilidad del arco internodal, en términos de desarrollo planificado, ordenado y controlado, es el componente ferroviario, modalidad de transporte de superficie que permite definir y limitar los puntos de detención, en coincidencia con los nodos a potenciar. No es otra cosa que la manera en que se han fundado históricamente las colonias agrícolas argentinas, a partir de la introducción del ferrocarril en el país que las fue organizando en torno a sus estaciones, emplazadas a una distancia estratégica entre sí.

4 SÍNTESIS Y CONSIDERACIONES FINALES

Resumiendo, en tiempos de escasas certezas en torno a problemáticas complejas como la cuestión urbanística y territorial contemporánea, más aún en Latinoamérica, es una alternativa considerar postulados teóricos menos restrictivos y más flexibles. Se hace posible pensar en su reproducción genérica y en sus capacidades de aplicación múltiple, con los debidos procesos de reinterpretación y reelaboración de por medio.

En el caso particular presentado, el desafío es generar un hábitat seguro y las condiciones adecuadas para alcanzar equilibrio e integración de la región a largo plazo. Se parte de su potencial intrínseco, del estudio multidimensional de todas las variables involucradas, interactuando entre sí, de su abordaje integrado y de no perder de vista en ningún momento la multiescala.

En tiempos de definiciones en torno a la concreción de numerosas intervenciones físicas parciales en esta región, el actual es un momento de oportunidades. Las mismas pueden verse como verdaderos

catalizadores, a partir de estructurarse sobre una estrategia territorial común inspirada conceptualmente en las redes. Algunas de estas transformaciones ya han sido ejecutadas (conversión de RN N°19 en autovía, Av. Circunvalación Oeste), otras se encuentran en construcción (ampliación de la RP N°1) y unas cuantas constituyen grandes proyectos emblemáticos en agenda (nuevo enlace ferroviario interprovincial Santa Fe – Entre Ríos, nueva conexión vial entre las ciudades de Santa Fe y Santo Tomé, reconversión portuaria de Santa Fe, conversión de RN N°11 y RP N°70 en autovías, etc.). Obras que en conjunto y de manera articulada poseen una gran capacidad transformadora para dar impulso renovado a la región.

BIBLIOGRAFÍA

BÁRCENA, A. et. al. (2010). *La hora de la igualdad. Brechas por cerrar, caminos por abrir*. Santiago de Chile: Trigésimo tercer período de sesiones de la CEPAL - Brasilia, Naciones Unidas.

BOIX, R. (2006). *Redes de ciudades, economías externas y crecimiento*. En TARROJA, A. y CAMAGNI, R. (coords.), *Una nueva cultura del territorio. Criterios sociales y ambientales en las políticas y el gobierno del territorio* (251-264). Barcelona: Diputación de Barcelona.

CAMAGNI, R. (2005). *Economía urbana*. Barcelona: Antoni Bosch S.A.

CASTELLS, M. (2005). *La era de la información: economía, sociedad y cultura*. Madrid: Alianza Editorial.

Gobierno de Entre Ríos (2010). *Plan Estratégico Territorial*. Paraná: Ministerio de Planeamiento, Infraestructura y Servicios.

Gobierno de Santa Fe (2009). *Plan Estratégico Provincial. Santa Fe: Cinco regiones, una sola provincia*, 1º edición. Santa Fe: Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado, Secretaría de Regiones, Municipios y Comunas.

Gobierno de Santa Fe (2009). *Santa Fe en cifras*. Santa Fe: Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado, Secretaría de Tecnologías para la Gestión.

Municipalidad de Santa Fe (2009). *Plan Urbano Santa Fe Ciudad*. Santa Fe: Secretaría de Planeamiento Urbano.

OHLENSCHLÄGER, K., RICO, L. (2008). *Banquete, nodos y redes*. Barcelona: Sociedad Estatal para la Acción Cultural Exterior, SEACEX / TURNER.

SORT, J. J. (2006). *Redes metropolitanas*. Barcelona: Gustavo Gili.

TRULLÉN, J. y BOIX, R. (2000). *Policentrismo y Redes de Ciudades en la Región Metropolitana de Barcelona*. Barcelona: Departament d'Economia Aplicada, Universitat Autònoma de Barcelona.

Fuentes electrónicas

UN-HABITAT: <http://www.unhabitat.org> (Consulta: 15/11/2012).

INDEC-IPEC (2001). Censo Nacional de Población:

[http://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/111734/\(subtema\)/93664](http://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/111734/(subtema)/93664) (Consulta: 15/11/2012).

INDEC-IPEC (2010). Censo Nacional de Población. Resultados provisorios:

[http://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/111720/\(subtema\)/93664](http://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/111720/(subtema)/93664) (Consulta: 15/11/2012).