

EL IMPACTO DE LA ACTUACIÓN ESTATAL EN LA FRAGMENTACIÓN URBANA. EL CASO DEL ÁREA METROPOLITANA DE JUJUY

THE IMPACT OF STATE ACTION ON URBAN FRAGMENTATION. THE CASE OF THE JUJUY METROPOLITAN AREA

Lourdes Albornoz¹; Claudia Gómez López²

1 Arquitecta, Becaria Doctoral Conicet. Centro de Estudios sobre el Territorio y el Hábitat Popular, Facultad de Arquitectura y Urbanismo- Universidad Nacional de Tucumán (FAU-UNT).

2 Doctora, Arquitecta, Profesora Titular de la Cátedra de Teoría de la Arquitectura de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de Tucumán (FAU- UNT). Directora del Centro de Estudios sobre el Territorio y el Hábitat Popular (FAU- UNT). Directora del Doctorado en Arquitectura (FAU-UNT).

Resumen

En el presente artículo se estudian las actuaciones ejecutadas por el Estado provincial y municipal en el área metropolitana de Jujuy, cuyo propósito fue el de superar las barreras y bordes naturales para permitir su evolución en el territorio. Se analiza el crecimiento secuencial mediante la elaboración de mapas y la caracterización de las actuaciones estatales en relación con la promoción pública de vivienda; la infraestructura de accesibilidad y conectividad, y la construcción de nuevos y grandes equipamientos. Esta información se cruza con los problemas ambientales para develar su incidencia en la conformación urbana. Por lo que se trata de *observar al Estado* para reconocer que las transformaciones operadas en las últimas décadas no han contribuido al desarrollo de la ciudad en términos de integración y articulación socio espacial.

Palabras clave

Área metropolitana de Jujuy, intervenciones urbanas del Estado, fragmentación

Abstract

This article studies the actions carried out by the provincial and municipal State in the metropolitan area of Jujuy, whose purpose was to overcome natural barriers and borders to allow their evolution in the territory. The sequential growth is analyzed through the elaboration of maps and the characterization of state actions in relation to the housing; the infrastructure of accessibility and connectivity and the construction of new and large facilities. This information intersects with environmental problems to reveal their impact on urban conformation. In this way, it is a question of observing the State to recognize that the transformations carried out in the last decades have not contributed to the development of the city in terms of integration and socio-spatial articulation.

Keywords

Jujuy metropolitan area, State urban interventions, fragmentation

Fecha recepción: 18 de agosto de 2020 - Fecha aceptación: 15 de diciembre de 2020

Introducción

Desde hace más de 20 años se ha planteado que las ciudades, en vísperas al nuevo milenio, presentaban transformaciones estructurales en las relaciones de producción, cuyas manifestaciones más claras en la sociedad devenían en un aumento de la desigualdad, la exclusión social y la fragmentación del empleo (Castells, 1998). Actualmente, existen numerosos estudios de casos que demuestran, cómo en las urbes latinoamericanas, las políticas públicas contribuyeron a exacerbar las manifestaciones que avizoraban diversos autores (De Sena y Cena, 2018; Brites, 2017; Clichevski, 2017; Veiga, 2004). Estos desequilibrios son en principio motivo de estudios en grandes metrópolis (Vidal-Koppmann, 2009; Janoschka, 2002; Prévôt Schapira, 2001) y hoy se replican para las conglomeraciones de segundo y tercer orden en la jerarquía nacional (Gómez López y Castañeda Nordmann, 2019; Capron y Esquivel Hernández, 2016; Gómez, 2011).

Brites (2017) expone que desde los '90, las ciudades han sido objeto de políticas que se caracterizaron por: a) la inversión selectiva de obras públicas; b) la implementación de nuevas legislaciones de ordenamiento y renovación urbana; c) la generación de entornos “embellecidos” y la promoción de competitividad turística; d) el facilitamiento al mercado inmobiliario para emprendimientos residenciales, comerciales, etc.; e) la implementación de políticas habitacionales en áreas de apertura o periféricas. El resultado fue, según Cravino (2018), el de la “ciudad capitalista latinoamericana”, donde el mercado es el principal actor que genera la división social del espacio. Lo que produce la consolidación de nuevas centralidades y fragmentación del espacio en general, con procesos de gentrificación, producción de extensas periferias y segregación.

La fragmentación resalta la complejidad de las dinámicas socioespaciales, ligadas a la metropolización resultante del aumento de las desigualdades, el aumento de la pobreza y la pauperización de las clases medias. Asimismo, estos procesos se asocian a “componentes espaciales (desconexión física y discontinuidades morfológicas), dimensiones sociales (repliegue comunitario y lógicas exclusivas) y políticas (dispersión de actores y autogestión urbana)” (Prévôt Schapira, 2001, pp 34-35). Los diferentes términos que se utilizan como ciudad archipiélago, partida o en capas apuntan al reconocimiento de nuevas formas de separación o a la acentuación de divisorias existentes. Así, este carácter fragmentado actual es un rasgo concreto cuya visibilidad va en aumento (Kozak, 2018; Thuillier, 2005).

El área metropolitana de Jujuy (en adelante AMet de Jujuy) no está exenta de estas caracterizaciones. Se trata de una ciudad capital de provincia situada en la región Noroeste de Argentina, que actualmente ocupa el 16avo lugar en la red nacional de ciudades. Está localizada en una región marginal respecto a su situación geográfica (extremo noroeste del país), en una condición de frontera, con una fuerte presión migratoria desde el país vecino de Bolivia. Su desarrollo estuvo signado por su localización entre ríos y topografía montañosa, por lo cual el crecimiento se realizó a medida que superaron las barreras físicas naturales como cursos de agua, barrancas, cañadones, umbrales naturales que se fueron superando por la construcción de obras civiles, que permitieron su expansión (Gómez López, 1983).

En las últimas décadas ha experimentado una política de crecimiento segregada en lo residencial, se generaron sucesivos cinturones marginales de vivienda de promoción pública y de erradicación de asentamientos populares en localizaciones, no solo marginales respecto a la centralidad primigenia de la ciudad, sino también en sitios vulnerables ambientalmente. Sus condiciones geográficas, un valle que se desarrolla en un contexto montañoso entre los ríos Grande y Xibi Xibi, potenciaron la condición de aislamiento de los sectores populares. El desarrollo ha sido determinado, además, por una fuerte presión migratoria de población rural y de origen boliviano. Que en busca de mejorar sus condiciones de vida produce una fuerte demanda de vivienda que deviene en extensas áreas de asentamientos populares.

En la presente investigación se estudia el impacto de la obra pública realizada en las últimas décadas con el objeto de demostrar que la misma, lejos de contribuir a superar las barreras naturales del territorio y permitir la articulación espacial de la trama urbana, ha sido el principal promotor de la ciudad, exacerbando la fragmentación y segregación socio espacial de la misma. En este sentido, interesa particularmente estudiar las actuaciones en el sector de la vivienda puesto que la forma de expansión por intervenciones del estado —por antonomasia— son los barrios de promoción pública. Los mismos pueden efectivizarse de diversas maneras, ya sea a través intervenciones o regulaciones en el sistema económico, mediante la construcción de vivienda, el otorgamiento de créditos, el control de alquileres, la provisión de servicios, la regularización de la tenencia de la tierra y la creación de normativas, entre otras. (Yujnovsky, 1984).

En relación con el resto de las intervenciones del Estado (nacional o provincial) realizadas para superar barreras y proveer servicios, se comprueba que, si bien han mejorado la “imagen” de la ciudad, se focalizaron en la construcción de equipamientos y dotaciones que no han logrado superar la situación de marginalidad física y social producida, fundamentalmente por la excesiva concentración de promoción pública de vivienda en determinados sectores del territorio.

El desarrollo urbano de Jujuy

Ubicado en el Noroeste Argentino, el AMet de Jujuy cuenta con una población de 346.499 habitantes, según Encuesta Permanente de Hogares correspondiente al segundo trimestre (INDEC, 2020). Lo componen dos municipios: San Salvador y Palpalá; y dos delegaciones comunales: Yala (1° categoría) y San Antonio (2° categoría). Se trata de un área metropolitana incipiente cuya delimitación aún no es clara. Los recientes Estudios Base para el Gran Jujuy (Municipio Jujuy, Yala y Palpalá, Provincia de Jujuy) (2018) realizados por la consultora Ingeniería, Dirección de Obras y Montaje (IDOM) incluyen en la definición del aglomerado metropolitano a los municipios de Palpalá y la delegación comunal de Yala, más las comunidades de La Almona y Los Alisos.

Este artículo se enmarca en la investigación doctoral titulada: Fragmentación socio-espacial y su relación con los sectores de influencia fluvial en el aglomerado Gran San Salvador de Jujuy. Periodo 1990-2019, realizado por la Arq. Lourdes Albornoz y dirigido por la Dra. Gómez López. En la misma se considera que el área metropolitana de San Salvador involucra, desde el punto de vista de las administraciones de base territorial, al Municipio de San Salvador de Jujuy y al de Palpalá, y las delegaciones Comunales de Yala y San Antonio, en tanto forman parte del continuo espacial y funcional del aglomerado, comunidades urbanas pertenecientes a cada una de las jurisdicciones mencionadas, pese a su gran extensión superficial.

Se pueden observar las localidades de los municipios y delegaciones comunales que la integran. Así también, los principales elementos que estructuraron el desarrollo como su hidrografía, las barrancas naturales, la traza del ferrocarril y la Ruta Nacional N°9 (Figura 1). Los datos de crecimiento apuntan que fue paulatino y se hace hincapié a partir de 1990 ya que es la etapa de mayor expansión por la creación de mayor suelo urbano (Tabla 1).

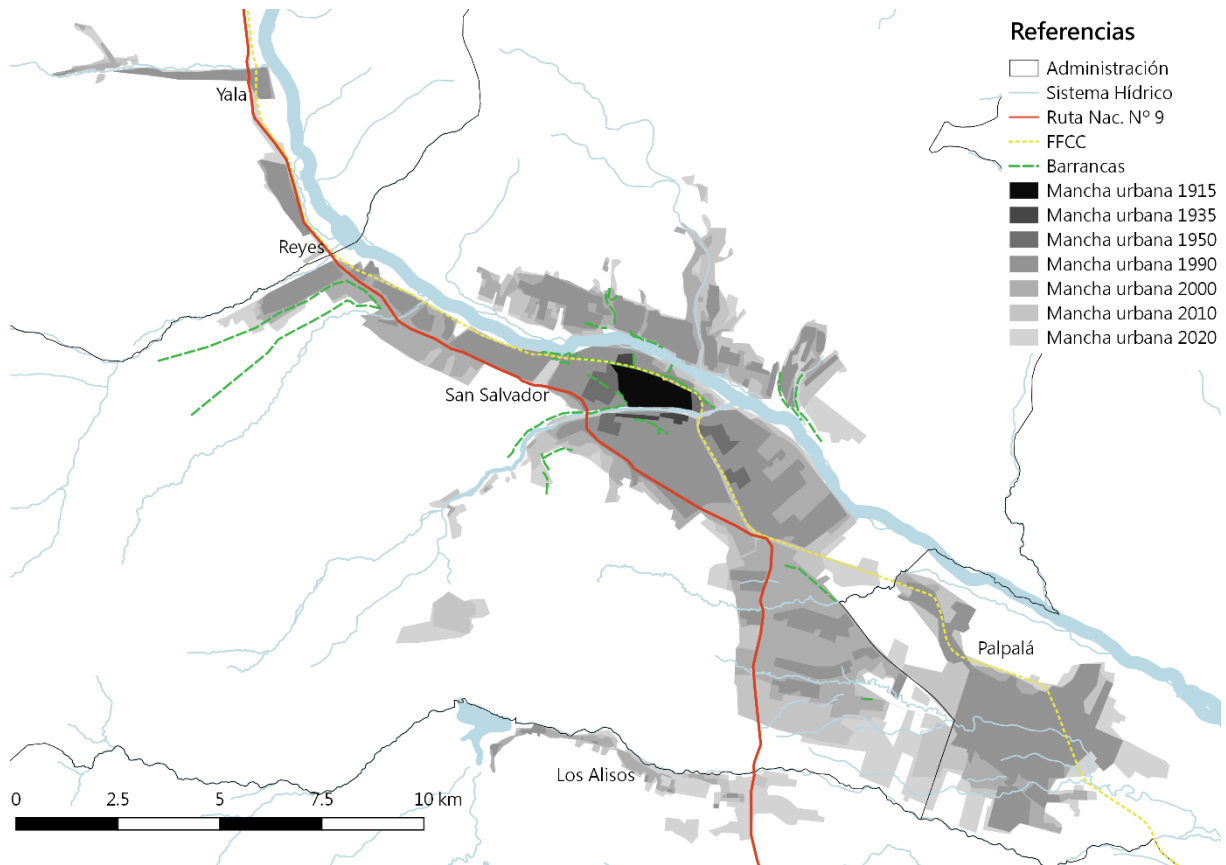


Figura 1. Localidades, estructuración y evolución de la mancha urbana del AMet de Jujuy. Fuente: Albornoz. Realizado sobre la base de Gómez López (1983) para 1915, 1935 y 1950, actualizado con imágenes satelitales para 1990, 2000, 2010 y 2020.

	1915	1935	1950	1990	2000	2010	2020
Hectáreas	129	160,1	299	3690,7	5697,3	7154,4	8614,3

Tabla 1. Superficies de ocupación AMet de Jujuy 1915-2020. Fuente: Albornoz realizado sobre la base de Gómez López (1983) para 1915, 1935 y 1950, actualizado con imágenes satelitales para 1990, 2000, 2010 y 2020.

Como se explicitó en el Plan de Ordenamiento Urbano de San Salvador de Jujuy, realizado por el entonces Departamento de Planeamiento y Desarrollo Urbano y Vivienda junto a la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de Tucumán en el año 1983¹¹, la evolución de San Salvador estuvo signada, desde sus orígenes, por la superación de barreras físicas, propias de su localización mesopotámica. De este modo, la topografía e hidrografía tuvieron un rol primordial para la comprensión del espacio, ya que desde su origen hasta comienzos del siglo XX la ciudad se desarrolló dentro de las barreras naturales. El centro cívico histórico y administrativo se encuentra limitado por los ríos Grande y Xibi Xibi, que conforma una especie de isla y se percibe como barrera física y simbólica (Stumpo, 1992). Así, se destaca la importante presencia de los cauces de ríos, arroyos y barrancas. Estos aspectos resultan condicionantes de su crecimiento y ocupación del espacio a través de los años (Gómez López, 1983).

¹¹ Trabajo realizado bajo la dirección del Arq. Roberto Gómez López mediante convenio entre la Universidad Nacional de Tucumán y el Instituto de Vivienda de Jujuy durante los años 1982-84.

La región se vinculó con el puerto de Buenos Aires con la llegada del ferrocarril, primero en 1890 a San Pedrito y en 1901 al centro (Solari y Wiaggio, 1904 en García Moritán, 2010 pp. 62). Recién en 1915 la ciudad superó los límites físicos de los ríos (Gómez López, 1983). Luego en 1920 surgieron los primeros barrios populares con Cuyaya, San Pedrito y Castañeda (Ulloa 2010) y en la década del '40 aparecieron el barrio El Chingo y parte del Barrio Belgrano, con población migrante del interior de la provincia (García Moritán y Echenique, 1990). Además, el desarrollo se vio fuertemente influenciado por la explotación de Altos Hornos Zapla en la localidad vecina de Palpalá desde 1943, con presión migratoria de origen boliviano y fuerte demanda de urbanización del suelo (Ulloa, 2010). En la década de los '60 se desarrollaron áreas residenciales en la periferia: Ciudad de Nieva con viviendas de alto nivel y de clase media, y Villa Mariano Moreno, San Pedrito y Almirante Brown con barriadas populares de clase media baja. También se desarrolló hacia el margen izquierdo del río Grande, el barrio Los Perales y el asentamiento popular de Chijra (Fleitas, 2007).

Por su lado, las inundaciones del año 1984 motivaron la construcción de grandes obras de infraestructuras como defensas de ríos, terraplenes y puentes para vincular distintos sitios (Lagos y Gutiérrez, 2006). En 1985 el gobierno de la provincia expropió 600 hectáreas en Alto Comedero, al sureste de San Salvador para la construcción de barrios de promoción pública, que a partir de la década de 1990 comenzaron a tener, ocupaciones con asentamientos populares (Fournier, 2002). Hoy, este sector contiene gran parte de la población del área metropolitana y se encuentra conurbado con Palpalá.

Alto Comedero, fue planeado como un barrio ubicado a 15 km del centro de la ciudad en la década de 1980, a partir del programa de viviendas a cargo del Instituto de Vivienda y Urbanismo de la Provincia de Jujuy (IVUJ) dependiente del FONAVI. Esta intervención se enmarcó dentro del Programa de Expansión Urbana de San Salvador de Jujuy llevado a cabo en 1986. Se construyeron viviendas de operatorias públicas alrededor de un gran predio perteneciente a un Aeroclub entre dos importantes avenidas. Los grupos populares se asentaron en lotes fiscales sobre el lecho del Arroyo Las Martas, que presenta una gran vulnerabilidad ambiental. De esta manera, Alto Comedero se estableció como una porción desconectada del resto (Bergesio, Golovanevsky y Marcoleri, 2009; Fournier, 2002).

Se trata de una zona que posee varios riesgos relacionados con inundaciones por anegamiento y ascenso de napas freáticas por la presencia del Arroyo Las Martas. Otras problemáticas importantes que presenta son la inseguridad, adicciones entre los jóvenes, alto estado de deterioro y escasez de espacios públicos, déficit de servicios, y un estado de regularización dominial incompleto (Gómez López y otros, 2013). Además, el sector posee barrios públicos de ejecución mixta, debido a que en el período 2009-2015 se construyeron más de 3000 viviendas, ocupando 94 hectáreas aproximadamente (Albornoz, 2019). Así, el desarrollo del Alto Comedero fue el emprendimiento más importante en la expansión del AMet de Jujuy concentrando la mayor disponibilidad de tierras fiscales en la ciudad, favoreciendo la concentración de población vulnerable.

La Organización Barrial Tupac Amaru consolidó una posición hegemónica dentro de los sectores populares de Jujuy por su forma de trabajo en la organización territorial transformándose en una de las cooperativas más importantes e influyentes en el barrio. La misma, estableció una alianza privilegiada con el gobierno nacional desde el año 2003, lo que le permitió acceder a una gran cantidad de asignaciones de planes sociales y recursos del Programa de Emergencia Habitacional (PEH), cuyo principal propósito fue el de construir viviendas sociales a través de cooperativas de trabajo (Battezzati, 2014). De tal modo, la urbanización en Alto Comedero se desarrolló sobre la base de una disputa entre las diferentes organizaciones sociales y el Estado, sin considerar una perspectiva integral de la ciudad para su expansión (Boldrini y Malizia, 2018).

En los últimos diez años las áreas de crecimiento que se destacaron son: el sur de Alto Comedero y Palpalá; la localidad de los Alisos en los terrenos próximos a la ruta; hacia el norte del río Grande se expandió el sur de Los Perales y al oeste de La Viña apareció el Barrio Higuerrillas. Otros sitios de urbanización reciente se realizaron en

la pendiente del barrio Bajo La Viña con asentamientos populares y también se observa el incremento de loteos en barrios privados y countries hacia el sector oeste del AMet de Jujuy.

De esta manera, la ciudad evolucionó sin un marco normativo o de planeamiento territorial que oriente su desarrollo, produciéndose una fuerte diferenciación socioespacial en la progresión espontánea de la misma. Se distinguieron sucesivos anillos de crecimiento desde su fundación, apreciándose una gran extensión en sentido Este-Oeste surcada por el río Grande y la Ruta Nacional N°9 (paralela al mismo), y los tentáculos de la mancha urbana que penetran las quebradas y explanadas del sinuoso relieve (Figura 1). Estos anillos estuvieron directamente relacionados con la construcción de los puentes carreteros que permitieron la ocupación más allá de la “isla” fundacional.

Respecto a la construcción de equipamientos, en los últimos años se presentó una marcada tendencia por parte del municipio capital por revalorizar los espacios fluviales. Se resalta la construcción del parque lineal en el Xibi Xibi, que apuntó al saneamiento e integración física del río a la trama urbana mediante diques transversales, espigones de gaviones para el control del cauce, obras de reforestación, construcción de rampas, bicisendas, caminerías, instalación de la iluminación, entre otros (Municipalidad de San Salvador de Jujuy, 2017).

Metodología

Para la realización de la presente investigación se trabaja en un entorno de trabajo de Sistemas de Información geográfica (SIG), con un software libre: QGIS. Principalmente a partir de las imágenes satelitales del AMet se realizan los siguientes análisis:

1. Evolución de la mancha en los siguientes cortes temporales: 1915, 1935, 1950, 1990, 2000, 2010 y 2020.
2. Incidencia de las principales obras públicas (vivienda de promoción pública, obras civiles, equipamientos) en la actual conformación del AMet de Jujuy

Se analiza el crecimiento secuencial, mapeando y caracterizando actuaciones estatales en relación con la promoción pública de vivienda, la dotación de infraestructura de accesibilidad y equipamiento. Se analiza la conformación de la mancha urbana actual localizando: principales accidentes geográficos barreras (cañadones, ríos, barrancas); conjuntos residenciales de promoción pública, asentamientos populares, barrios cerrados; grandes equipamientos (culturales, de recreación, cívicos e institucionales) e intervenciones en espacios públicos a escala metropolitana (grandes parques o corredores verdes) y principales obras de infraestructura viaria (vías, puentes, ascensores y accesos).

Para identificar las áreas de expansión se tienen en cuenta las tipologías residenciales. Se distinguen y localizan, en primer lugar, los barrios de promoción pública, cuya incidencia en la orientación del crecimiento es directa (Gómez López, 2001). Luego interesa conocer los patrones de localización de las antípodas residenciales: barrios cerrados y asentamientos populares.

Una vez identificadas las tipologías se investiga respecto a la accesibilidad de las mismas a grandes equipamientos metropolitanos y, por último, con infraestructuras relacionadas con la conectividad. Estos datos fueron obtenidos a través de relevamientos en el sitio, del análisis e interpretación de imágenes satelitales y de páginas oficiales de instituciones gubernamentales.

Se entiende que la accesibilidad a los equipamientos de la ciudad es, por un lado, un indicador claro en la calidad de vida de sus habitantes y que la proximidad a espacios verdes calificados aumenta considerablemente el precio y condiciones de la residencia (Goodall, 1977). Por otro, las infraestructuras son elementos claves en tanto se

consideran el soporte físico que garantizan la y contribuyen a la conectividad (Castañeda, 2018). En ello reside la importancia de contemplarlas como variables significativas para este trabajo.

3. Condiciones ambientales de la expansión

Se mapean los problemas ambientales metropolitanos identificados en estudios oficiales: los riesgos naturales (inundación, erosión, deslizamiento y reptación) que corresponden al informe IDOM (2018); el dato de anegamiento se extrae del informe Cicatrización del Arroyo las Martas (2013); y la ubicación de la ex laguna de laminación y de las barrancas que marcan diferentes niveles en el terreno, obtenidas de imágenes satelitales y del Código de Planeamiento Territorial y Urbano de San Salvador de Jujuy (2014). Estas últimas se cruzan con las variables identificadas en el punto anterior, a los fines de determinar las condiciones ambientales en las áreas de expansión urbana.

La metodología empleada tiene como antecedentes trabajos previos realizados por el equipo de investigación al que pertenecen las autoras entre el que destacan el Estudio de Diagnóstico del Área Metropolitana de Tucumán (EDAMET 2014) y el Plan de Cicatrización del Arroyo Las Martas en Jujuy (2013). Ambos trabajos incluyen un análisis integral del territorio que se construye a partir de la superposición de debilidades del medio físico, tendencias del crecimiento, intervenciones del estado para mitigar problemas, entre otros aspectos.

Resultados de la investigación

1. Evolución de la mancha urbana

El crecimiento de la ciudad, una vez superada la barrera de los ríos, se produce fundamentalmente hacia el sureste del territorio. La construcción de los barrios de promoción pública en Alto Comedero y posteriormente los asentamientos populares permitieron la conurbación de San Salvador con Palpalá. La gran expansión desde 1990 a la actualidad se debe, en gran medida, al desarrollo de este sector.

En los últimos treinta años el área urbana duplicó su tamaño (tabla 1). Se agregaron nuevas zonas antes consideradas rurales y se crearon nuevos continuos espaciales y de dependencia en relación con las funciones especializadas del centro. En este sentido, se destaca la densificación sobre las quebradas que permiten el acceso a los terrenos con mayores pendientes.

2. Conformación actual del AMet de Jujuy

Para determinar la incidencia de las actuaciones del Estado en la expansión y conformación de la ciudad actual se consideran y mapean las tipologías residenciales, los grandes equipamientos metropolitanos y las obras de infraestructuras destinadas a mejorar la conectividad y la accesibilidad a estos servicios.

a) TIPOLOGÍAS RESIDENCIALES

- Viviendas de promoción pública

Como ya se explicó, se encuentran mayormente concentrados en la región de Alto Comedero, caracterizado por una sucesión de barrios de vivienda pública con grandes dimensiones en superficie y población. La composición de los habitantes posee niveles socio-económicos medios, medios bajos y bajos; ya que el Instituto de la Vivienda y Urbanismo de Jujuy (IVUJ) desarrolló viviendas para gremios de docentes, policías, empleados públicos, etc. y también se realizaron conjuntos habitacionales para grupos relocalizados de otros sectores, como los que ocupaban zonas de riesgo ambiental y sitios donde se realizaron obras viales, entre otros.

Si bien existe una cierta heterogeneidad en la escala micro, no se percibe una integración entre todos los fragmentos que compone cada sector de viviendas. Así, se perciben como piezas aisladas que se distinguen del resto. En relación con la macro escala, los conjuntos residenciales públicos se encuentran en la periferia desarticulada del resto de la ciudad, esto se ve reforzado con el déficit de accesibilidad en los servicios básicos, en el transporte público y el mal estado de las calles. Además, la falta de lugares que brindan funciones especializadas remarca una fuerte dependencia con el centro administrativo de San Salvador de Jujuy.

En Alto Comedero y Palpalá se desarrollaron, además de barrios de gestión pública, los de ejecución mixta. Este tipo de actuación se encuadra en las políticas habitacionales de carácter alternativo implementadas en mayor proporción durante los periodos de gobierno 2003- 2015. Lo cual permitió la participación de los movimientos sociales en la construcción de viviendas mediante cooperativas de trabajo. En la Figura 2 y en la Tabla 2 puede observarse la gran densidad de barrios y actuaciones de promoción pública en el sector de Alto Comedero que representan el 55.6 % del total de suelo producido por el Estado a través de construcción de vivienda de interés social.

Ubicación	Promoción pública (en superficie de suelo urbanizado)
AMet	844,4 Ha.
%	100
Alto Comedero	469,5 Ha.
%	55,6
Palpalá	164,5
%	18,5
San Pedrito, Alte. Brown y Malvinas	109,5 Ha.
%	12,9

Tabla 2. Superficie de suelo urbanizado actual en el AMet de Jujuy por promoción de vivienda pública. Fuente: Elaboración propia a partir del mapa de tipologías residenciales.

La tipología de intervención estatal en su mayoría se trata de vivienda individual, lo que ocasionó que la ciudad crezca mayormente en extensión en las últimas décadas. Esto trae dificultades en la distribución de las infraestructuras de servicios y por consiguiente promueve carencias en las condiciones del hábitat, convirtiéndose este actor en promotor de la fragmentación.

- Programas de mejoramiento en urbanizaciones irregulares

Se llevaron a cabo diferentes programas en los asentamientos irregulares (figura 2). Se identificó el Programa de Mejoramiento Barrial (PROMEBA) que tiene el objetivo de proponer y ejecutar proyectos para recuperar de manera sustentable el hábitat. Según la información disponible, estas actuaciones se realizaron entre el año 2003 y 2011 principalmente. Además, dentro del programa Mejor Vivir y junto al IVUJ, se realizaron intervenciones

puntuales de construcción de núcleos húmedos para la erradicación de letrinas y otros espacios de uso cotidiano para evitar condiciones del hacinamiento.

A partir del 2016 se implementó el Plan Jujuy Hábitat, enmarcado en el Plan Nacional de Hábitat. Dentro de este, se destaca el programa NIDO (Núcleo de Inclusión y Desarrollo de Oportunidades). Este programa plantea el reacondicionamiento y la construcción de equipamiento comunitario. Cabe destacar que las obras realizadas contaron con el apoyo del gobierno nacional, provincial y municipal (todos de la misma línea política).

Otra actuación significativa es la regularización dominial de lotes en los barrios populares. La presión de realizar esta intervención surge luego de la toma masiva de tierras en distintos lugares de la provincia de Jujuy durante el período 2011- 2012. En los últimos años esta problemática también fue abordada por el Registro Nacional de Barrios Populares (RENABAP), cuyo trabajo se fundamenta en desarrollar una base de datos sobre los barrios populares para su posterior mejoramiento y regularización.

Dicho incidente de tomas de tierras repercutió en las políticas habitacionales implementadas. Se llevó a cabo el Plan de Emergencia “Un lote para cada familia jujeña que lo necesite” (2011), caracterizado por la falta de control en la entrega de los mismos, lo que ocasionó grandes dificultades en la tenencia durante los años sucesivos. El Estado provincial otorgó lotes y viviendas que no poseían condiciones de habitabilidad aceptables. Actualmente se continúa con la entrega de terrenos y viviendas para familias beneficiarias de este plan y de otros más recientes, como el Plan Mi Lote en Regla, que rige desde el 2018.

Respecto a las actuaciones gestionadas desde la acción estatal, se percibe que al superponer las manchas de crecimiento y la promoción pública de vivienda se determina que Alto Comedero concentra el 70% de suelo urbanizado por actuaciones de mejora en asentamientos populares (Tabla 3). Los barrios de Chijra y Campo Verde y los de Punta de Diamante y El Chingo representan un 28 % del resto del suelo producido por mejoras.

Ubicación	Mejoramiento (en superficie de suelo urbanizado)
AMet	239,1 Ha.
%	100
Alto Comedero	162,3 Ha.
%	69,8
Chijra y Campo Verde	34,5 Ha.
%	14,4
Punta Diamante y El Chingo	33,5 Ha.
%	14

Tabla 3. Superficie de suelo urbanizado actual en el AMet de Jujuy por programas de mejoramiento en asentamientos populares. Fuente: Elaboración propia a partir del mapa de tipologías residenciales.

Se especifica que las intervenciones puntuales, en ocasiones no pudieron ser relevadas e identificadas con precisión. De igual modo se observa que algunos de los barrios de promoción pública fueron beneficiados por algún programa de mejoramiento, en cuanto a la infraestructura de servicios, espacios verdes, condiciones de las calles, entre otras intervenciones.

- Asentamientos populares

Las áreas que concentran más barrios populares son Alto Comedero con casi el 30% del suelo ocupado por asentamientos. Se presentan en el Aeroclub y el Arroyo Las Martas diversos riesgos ambientales como inundación, deslizamiento, anegamiento y contaminación. Por su lado, en la zona norte en las cercanías del río Chijra existen sectores de urbanizaciones irregulares que representan un 17% del suelo producido por este tipo de ocupación (Tabla 4), se establecen en sitios inundables y sobre una pendiente pronunciada que sobrepasa la cota de altura para la construcción de viviendas (figura 2).

El patrón de asentamiento se corresponde en gran parte con una agrupación lineal y de manera paralela a los cursos de agua, en las inmediaciones de los barrancos o de alguna estructura vial como las rutas o la traza del ferrocarril. Otros, se desarrollan en las cercanías de las áreas de mejoramientos realizadas por programas estatales.

También se destaca el barrio de San Pedrito y alrededores, ocupando terrenos adyacentes al río Grande y la zona central, cuyos terrenos se encuentran bajo la cota de nivel del resto de la ciudad, situación que se da en los barrios Punta Diamante, El Chingo, Belgrano y San Martín, con sectores que poseen riesgo de inundación.

Ubicación	Urb. Irregular (en superficie de suelo urbanizado)
AMet	294,5 Ha.
%	100
Alto Comedero	84,6 Ha.
%	28,7
Chijra y Campo Verde	50,3 Ha.
%	17,1
San Pedrito, Almirante Brown y Malvinas	40,1 Ha.
%	13,6
Punta Diamante, El Chingo, Belgrano y San Martín	19 Ha.
	6,4

Tabla 4. Superficie de suelo urbanizado actual en el AMet de Jujuy por programas de mejoramiento en asentamientos populares. Fuente: Elaboración propia a partir del mapa de tipologías residenciales.

- Urbanizaciones cerradas

Las urbanizaciones cerradas se ubican en el 77% de los casos, sobre la Ruta Provincial N°2, hacia el suroeste (Tabla 5). Algunas se desarrollan sobre las pendientes de las quebradas, aprovechando las vistas y el paisaje. Otras se establecen en sitios más bajos, al mismo nivel de la ruta y cuentan con el atractivo del paisaje local y ciertos elementos que denotan un hábitat exclusivo como lagunas artificiales (Figura 2).

Ubicación	Urb. Cerrada (en superficie de suelo urbanizado)
AMet	241,1 Ha.
%	100
Ruta Provincial N°2	185,7 Ha.
%	77,
Los Perales	31,5 Ha.
%	13
Ruta Nacional N°9	20,1 Ha.
%	8,3

Tabla 4: Superficie de suelo urbanizado actual en el AMet de Jujuy por urbanizaciones cerradas. Fuente: Elaboración propia a partir del mapa de tipologías residenciales.

A partir de las observaciones del relevamiento y de los análisis elaborados a partir de imágenes satelitales, se detecta que estas actuaciones aprovechan los beneficios de su ubicación, por lo que resultan los más caros y más exclusivos lugares de residencia. Como contraparte, algunos se ubican en zonas con pendientes muy marcadas y poseen riesgos ambientales de deslizamiento y erosión. En las inmediaciones de la ruta Nacional N°9, hacia el suroeste de Alto Comedero y en Los Alisos, se encuentra en desarrollo un eje de crecimiento para esta tipología. Actualmente las inmobiliarias delimitan y lotean grandes extensiones de suelo en estas áreas. Si bien todavía no es una ocupación significativa, por su tamaño se prevé un gran impacto en la urbanización.

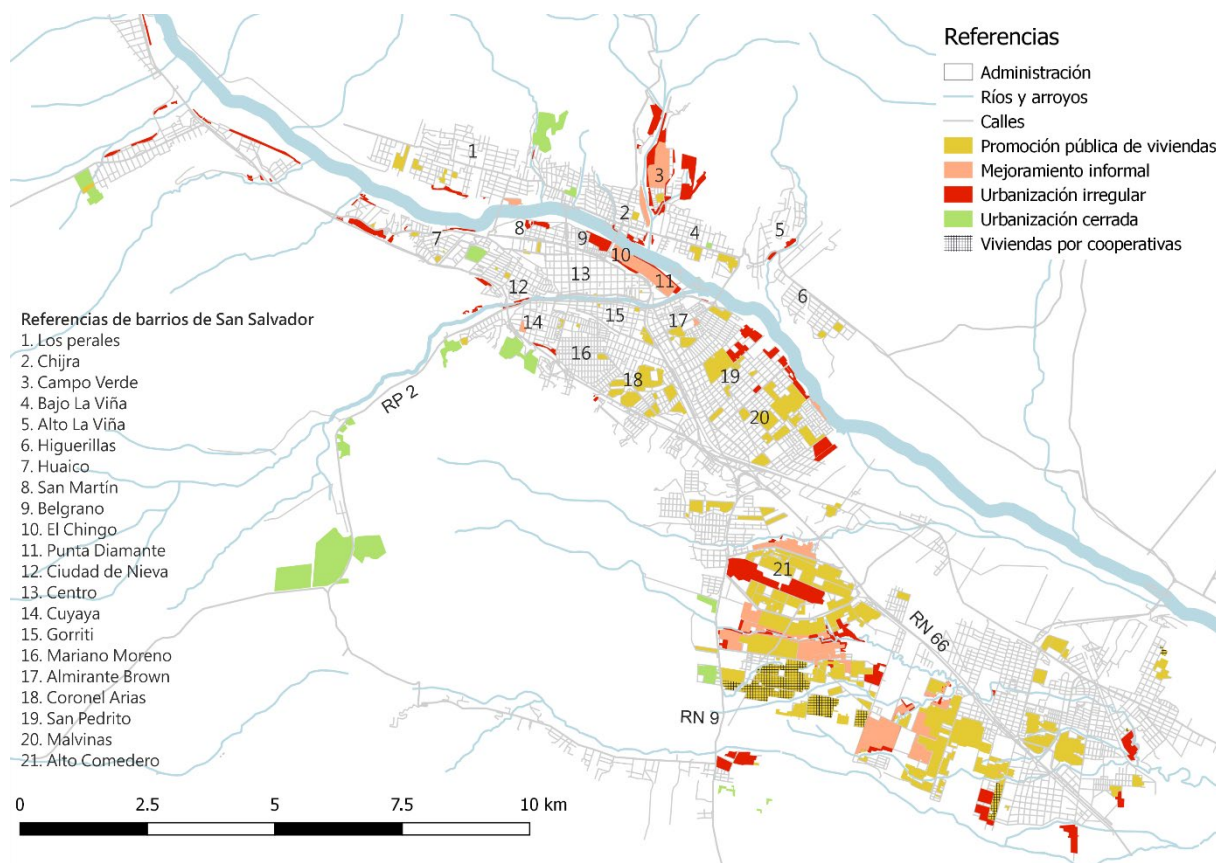


Figura 2. Tipologías residenciales. Fuente: Albornoz. Tesis en ejecución: Fragmentación socio-espacial y su relación con las áreas de influencia fluvial en el aglomerado Gran San Salvador de Jujuy. Periodo 1990-2019.

b) GRANDES EQUIPAMIENTOS METROPOLITANOS

Los grandes equipamientos metropolitanos se consideran claves para la articulación urbana, puesto que su localización y posterior construcción supone siempre obras civiles que garanticen la accesibilidad a los mismos. Por lo tanto, pueden valorarse como elementos que traccionan e inducen el crecimiento. Para el caso de estudio se tienen en cuenta aquellos de gran impacto proyectados y construidos durante los últimos años. Se observa que todos estos son muy recientes y poseen una capacidad de transformación e impacto significativo para el aglomerado (Figura 3). Principalmente los datos fueron obtenidos de relevamientos que se complementaron con interpretaciones de imágenes satelitales e informes oficiales de instituciones públicas.

- Ciudad cultural

Después de realizar observaciones en el sitio y analizar imágenes satelitales se considera que se trata de una intervención pública dedicada principalmente a eventos culturales masivos y que abarca un predio de 15 hectáreas aproximadamente. Se ubica entre dos barrios residenciales (Ciudad de Nieva y Alto Padilla) en la zona oeste de San Salvador y su apertura fue en el año 2016.

Nació como un proyecto de ciudad cívica, para descentralizar las actividades públicas del centro. Pero al cambiar de signo político el gobierno provincial, se replanteó todo el conjunto que ya había comenzado algunas obras. Además, desde un comienzo, empresas constructoras comenzaron con actividades inmobiliarias en la zona para aprovechar las mejoras y las nuevas infraestructuras realizadas para este emprendimiento, como la conexión vial entre los barrios que lo limitan. En este contexto, se construyeron mediante obra privada varias edificaciones de vivienda y de oficinas.

La utilización del predio varía a lo largo del año. Se utiliza a su máxima capacidad en determinadas ocasiones para las festividades típicas (el Carnaval, la Fiesta Nacional de los Estudiantes y la conmemoración del Éxodo Jujeño); mientras que otras veces permanece subocupado. De este modo, al mantenerse sin actividades fijas la presencia de la policía es constante.

- Ministerio de educación

El complejo ministerial consiste en un importante proyecto donde funcionarán todas las dependencias del Ministerio de educación. Está ubicado en el barrio Malvinas hacia el sur del centro de la ciudad, en una situación periférica. Hasta el 2020 continúa en construcción.

Según el gobierno provincial este edificio se incorpora al circuito compuesto por la terminal y puente (nuevos) que conectan este sector con la zona norte. Se enmarca en un plan de descentralización de las actividades públicas, otorgando mayores posibilidades de desarrollo. Actualmente esta área no posee significativos puntos de interés o diversidad de actividades fijas.

- Ciudad judicial

Se trata de un proyecto ideado por el gobierno provincial que se realizará en las inmediaciones del asentamiento La Isla en el Barrio San Martín, el cual posee más de 60 años. Constará de un edificio público y un complejo habitacional en altura y de mediana densidad para la población censada del asentamiento. Se encuadra en el plan de revitalización del Barrio San Martín y el margen derecho del río Grande. Además, se propone la provisión al sector de servicios, la construcción de una avenida costanera e intervenciones paisajísticas, según información oficial.

Ante el anuncio del proyecto, los vecinos mostraron preocupación y descontento por la posibilidad de desalojo y relocalización. En 2007 los grupos que habitan en el predio consiguieron que se establezca por ley la expropiación de estos terrenos para el uso residencial. No obstante, la situación no está aclarada para todas las partes interesadas.

Asimismo, en este trabajo se localizan y consideran las actuaciones de parques urbanos que datan de los últimos años. Los datos utilizados fueron obtenidos de imágenes satelitales, información oficial de la municipalidad y de relevamientos fotográficos de los sitios realizados por las autoras (figura 8).

- Parque Lineal Inundable Xibi Xibi

En el último tiempo se empezó a visibilizar una intención por parte del Estado orientada a la puesta en valor de algunas áreas de las márgenes del río Xibi Xibi. La obra de un parque lineal en una parte de su recorrido fue inaugurada en 2017. Se destaca que la población utiliza el lugar principalmente como área de esparcimiento y deportiva, numerosas actividades pueden realizarse por el diverso mobiliario urbano y por los diferentes recorridos que en él se plantean mediante caminerías y bicisendas.

Como contraparte, un sector de la población —conformado por los proteccionistas ambientales, docentes y estudiantes universitarios, entre otros— expresaron su desacuerdo sobre la modificación del paisaje natural. Esto es avalado por una ordenanza municipal que reconoce la Reserva Natural Municipal río Xibi Xibi de 1995, la cual protege al área de transformaciones. Se destaca que es la única reserva ubicada dentro de la mancha urbana.

- Parque Belgrano

Este parque se ubica en Alto Comedero, fue inaugurado en 2019 y posee 15 hectáreas. Según la municipalidad fue realizado para descentralizar actividades, por lo que en él se estableció un Núcleo de Integración Comunitaria

(NIDO). Además de actividades recreativas y educativas para los vecinos, se pueden realizar trámites municipales para evitar el desplazamiento hacia el centro de la ciudad, por lo que cuenta con distintos tipos de equipamientos. En este caso los datos fueron obtenidos de relevamientos realizados por las autoras, interpretación de imágenes satelitales e información oficial de la Municipalidad.

Cabe destacar que en este lugar había un interés de ocuparlo con actividades ya que el terreno presenta pendientes pronunciadas y es atravesado por parte del sistema del arroyo Las Martas. Por lo que el municipio buscaba evitar más asentamientos informales en áreas no aptas para la urbanización. Alrededor de este sitio se encuentran conjuntos de promoción pública y asentamientos irregulares, algunos de los cuales fueron mejorados mediante programas estatales.

c) OBRAS DE INFRAESTRUCTURA: ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

En una ciudad como la de Jujuy, debido a sus características topográficas, la accesibilidad supone un elemento clave para determinar su crecimiento y conformación actual. Para este análisis se mapean las obras de infraestructura existentes hasta la fecha para observar las condiciones de conectividad y superación de barreras de las distintas zonas (figura 3). Los datos fueron obtenidos a partir de relevamientos en el lugar y de imágenes satelitales.

- Puentes

Cabe destacar que la construcción de los puentes fue clave para los procesos de desarrollo y expansión, y también para mejorar la conectividad y superar los límites de los ríos. De manera paulatina y discontinua se llevaron a cabo las obras de infraestructura pertinentes. Algunas barriadas que se asentaron en las áreas cercanas a los ríos y principales puentes, comenzaron como asentamientos populares que luego se integraron a la trama urbana. Entre ellos, pueden mencionarse sectores de los barrios ubicados sobre el margen derecho del río Grande.

En los últimos años se construyeron puentes sobre el Xibi Xibi como parte del proyecto de mejoramiento de sus riberas y el parque lineal, que otorgó una mejor conectividad al centro. Por su parte, del lado norte de la ciudad se amplió la accesibilidad mediante la construcción de otro puente sobre el río Grande en el 2018.

- Ascensor urbano

Se trata de una infraestructura próxima a inaugurar que llama la atención por su singularidad. La construcción de un ascensor ubicado en la vieja terminal de ómnibus (al sur del río Xibi Xibi) servirá para conectar esta zona con el Barrio Mariano Moreno. Esta obra permite salvar el desnivel natural que hay entre los dos sitios.

Actualmente, estos accesos se realizan por una escalera ubicada sobre la barranca, por un puente peatonal en la ex terminal y por la avenida Guzmán que posee una importante pendiente y una gran cantidad de tráfico automovilístico. En esta obra se evidencia el marcado interés no solo de resolver la accesibilidad sino de mostrar una imagen de ciudad modernizada, que apunta al desarrollo turístico.

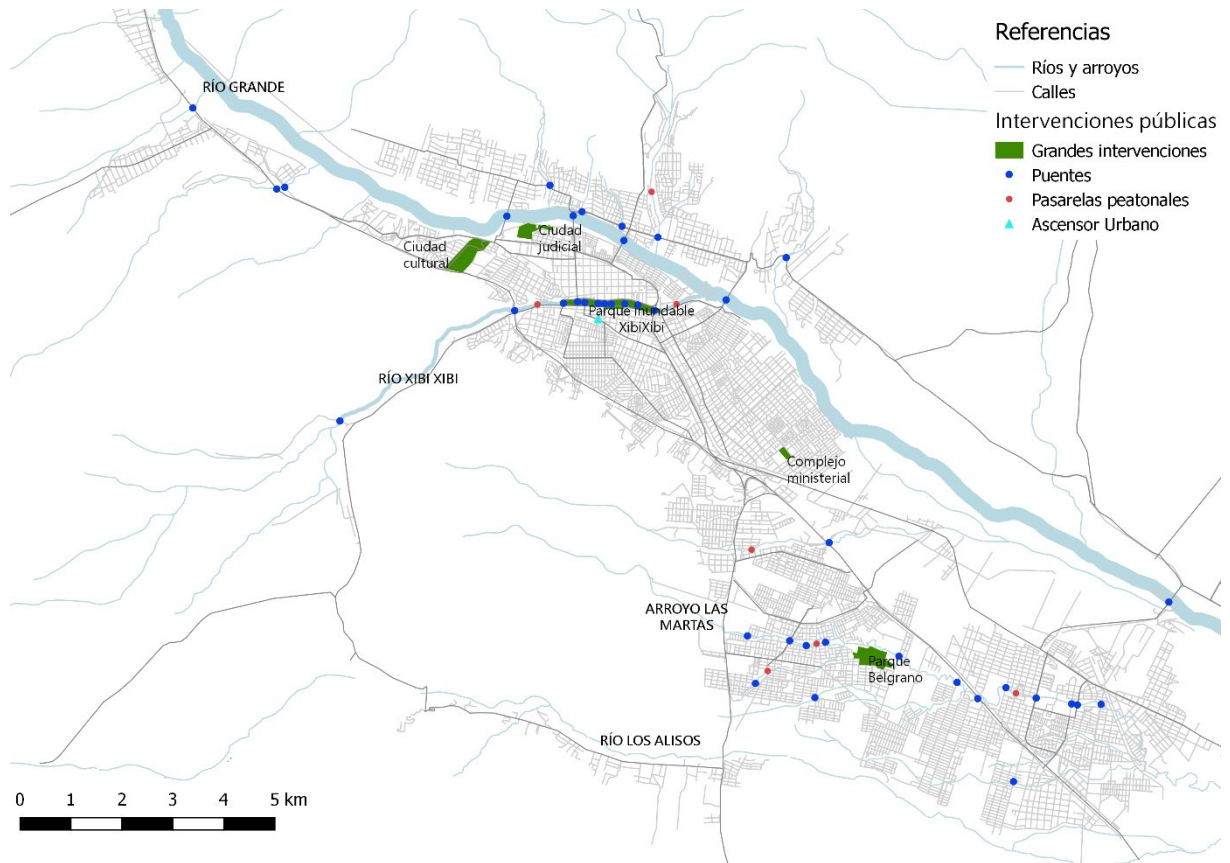


Figura 3. Grandes equipamientos metropolitanos e infraestructura de accesibilidad y conectividad. Fuente: Albornoz. Tesis en ejecución: Fragmentación socio-espacial y su relación con las áreas de influencia fluvial en el aglomerado Gran San Salvador de Jujuy. Periodo 1990-2019.

3. CONDICIONES AMBIENTALES DE LA EXPANSION

Por último, en referencia a las áreas afectadas por problemas ambientales, éstas coinciden con algunos de los límites de la superficie urbana actual y con los bordes del río Grande. También se reconoce la zona de Alto Comedero como una de las más afectadas por diferentes riesgos (Figura 4).

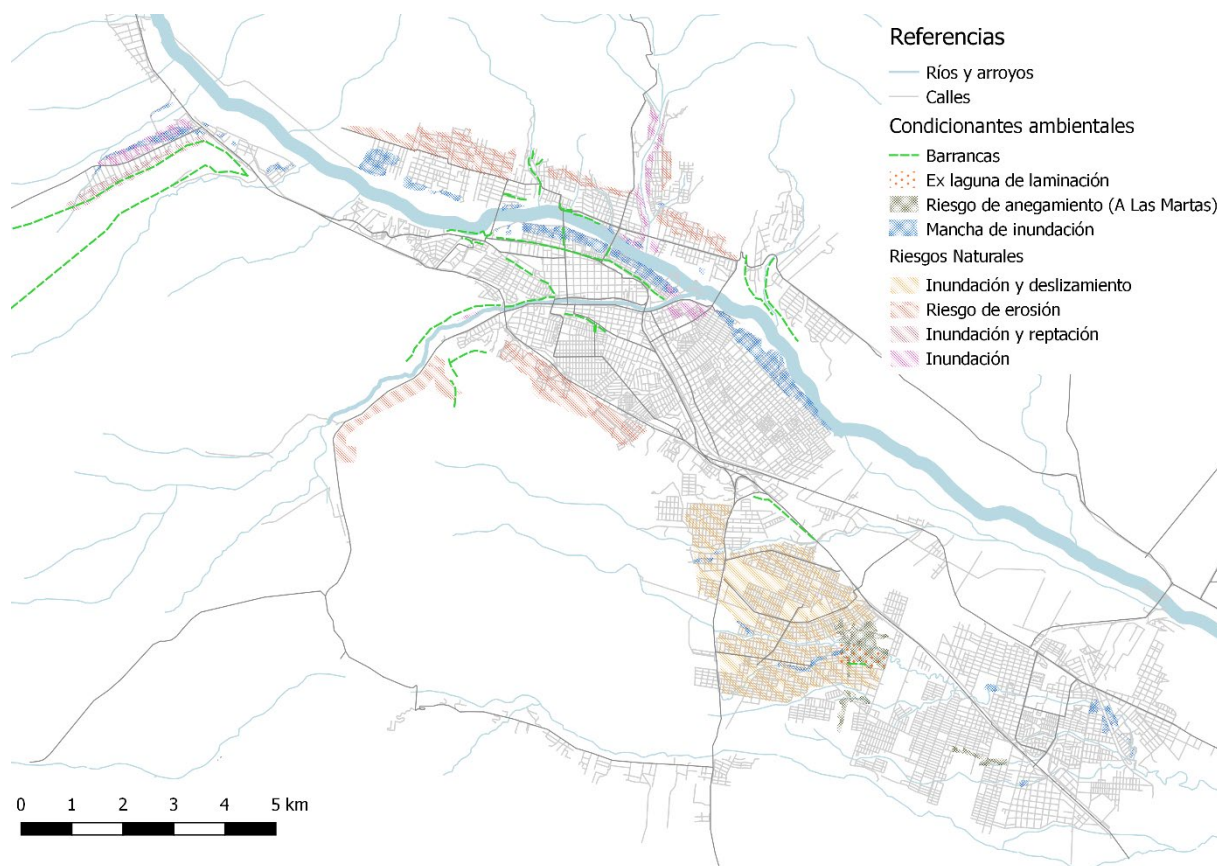


Figura 4. Condiciones y riesgos ambientales. Fuente: Albornoz. Tesis en ejecución: Fragmentación socio-espacial y su relación con las áreas de influencia fluvial en el aglomerado Gran San Salvador de Jujuy. Periodo 1990-2019.

Las condiciones topográficas del lugar sumadas a los problemas ambientales relacionados con las actividades humanas, como la urbanización en zonas de riesgo y la contaminación, representan limitantes a la ocupación del territorio y caracterizan la situación ambiental del AMet de Jujuy.

De los análisis realizados se identifican problemas generales, que provienen de la sumatoria de los riesgos oportunamente señalados, definiendo áreas críticas desde el punto de vista de su condición ambiental. Las mismas se tipifican según 3 variables: su dimensión espacial (tamaño), tipología residencial y vulnerabilidad ambiental. Desde el punto de vista de su dimensión se destacan gran parte de Alto Comedero; Campo Verde y sus alrededores, y un margen del río Grande que abarca los barrios de San Pedrito, Punta Diamante, Belgrano y San Martín (figura 5).

En relación con el análisis tipológico residencial resulta evidente que existe un gran distanciamiento social y espacial entre los sectores populares (urbanizaciones irregulares y mejoramientos barriales) y los barrios cerrados, en la mayoría de los casos. Se aprecia claramente la importancia de los establecimientos marginales hacia el Sur, Norte, y en la zona central.

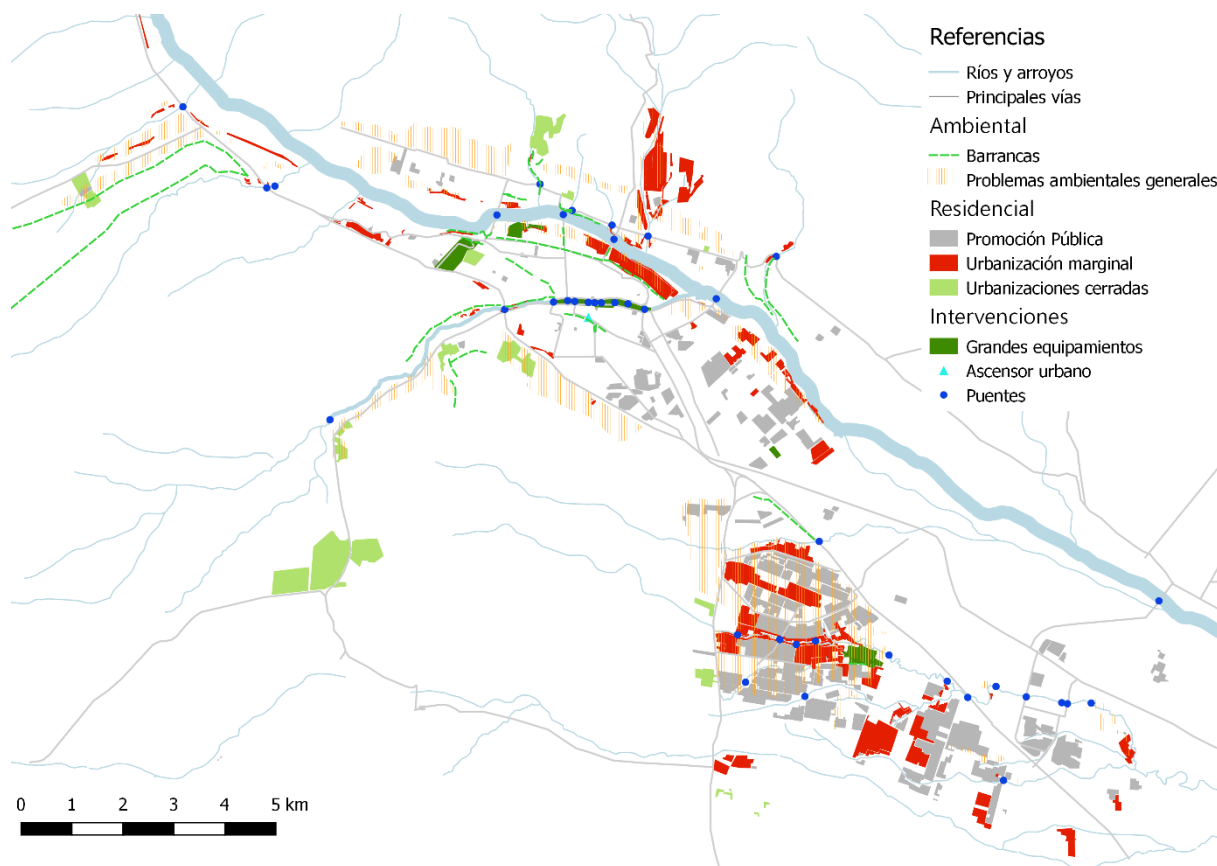


Figura 5. Mapa síntesis. Cruce de variables de tipología residencial, ambiental y de intervenciones públicas. Fuente: Albornoz. Tesis en ejecución: Fragmentación socio-espacial y su relación con las áreas de influencia fluvial en el aglomerado Gran San Salvador de Jujuy. Periodo 1990-2019.

Reflexiones finales

En el presente artículo se estudia el impacto de la obra pública en el aglomerado metropolitano de Jujuy bajo la hipótesis de que la misma ha contribuido a la fragmentación urbana. Se verifica que las actuaciones estatales colaboraron con los procesos de segregación y polarización que presenta hoy el AMet de Jujuy, cuya morfología está fuertemente condicionada por los accidentes geográficos naturales.

La expansión de la ciudad se ha realizado de manera diferenciada en lo residencial con grandes barrios de gestión estatal y nuevos loteos privados de alto nivel, totalmente divorciados unos de otros. Cuyas diferencias espaciales, de acceso a equipamientos y a servicios nuevos se ha visto exacerbada por la propia obra pública.

Las características y la ubicación de las tipologías irregulares y de las cerradas remarcan la fragmentación socio-espacial en el aglomerado, constituyéndose cada una como piezas inconexas dentro de la trama urbana. Además, poseen diferentes niveles de accesibilidad respecto a las barreras que conforman y que se presentan en el entorno inmediato.

A partir del cruce de variables se constata que los barrios populares se encuentran en las áreas históricamente degradadas por sus condiciones de borde, al estar cerca de los cursos de agua o ubicadas en la periferia del aglomerado. Mientras que las urbanizaciones cerradas están en sitios con las mejores condiciones paisajísticas. No obstante, poseen problemas ambientales ligados a la construcción en pendiente, a la transformación y al cambio de usos del suelo, conformando una situación de fragilidad ambiental por la presión urbana.

Esta segregación y fragmentación puede verificarse desde tres líneas básicas de la obra pública: en relación a la urbanización de suelo con la promoción pública de vivienda y relocalizaciones de asentamientos; desde la provisión de grandes equipamientos; y la realización de infraestructura que procura mejorar la conectividad y la accesibilidad.

- a) Desde la urbanización del suelo por el Estado expresado por antonomasia en la promoción de barrios de interés social

Se visibiliza que el Estado crea suelo urbano a partir de los conjuntos de vivienda de manera diferenciada según las condiciones socio-económicas de los habitantes. Relega la población más vulnerable hacia la periferia, que todavía demanda mejores condiciones de habitabilidad y de accesibilidad. Mientras que a los grupos con mejores aptitudes económicas los ubica en sectores más aptos y accesibles, y menos estigmatizados por sus condiciones de vulnerabilidad.

Los programas de mejoramiento implementados en los asentamientos informales no resolvieron los principales problemas como los altos niveles de riesgo ambiental y la falta de integración a la ciudad. Algunos sitios intervenidos se perciben todavía como áreas extremadamente vulnerables y desconectadas del resto. Además, se reconoce una tendencia a la homogeneización de la población respecto a los niveles socio-económicos.

- b) Desde la provisión grandes equipamientos

Las obras de parques surgen como demanda de la población por la falta lugares concretos para actividades recreativas y deportivas, según las entrevistas y observaciones realizadas en el área de estudio. Por ello, estos proyectos se priorizaron en la agenda política. Además, se visibilizó en los mapas de documentos oficiales y en los relevamientos realizados que la cantidad y calidad de los espacios recreativos es deficitaria.

Los grandes equipamientos analizados se ubican de manera dispersa, presentándose diferentes situaciones de articulación con la zona donde se implantan. El Parque lineal Xibi Xibi es un punto de gran intercambio de flujos debido a su ubicación central. Asimismo, encima de él se ubican varios puentes y posee entradas peatonales al parque por donde se puede circular en caminerías y bicisendas. Se destaca que, si bien no posee importantes riesgos ambientales, según indicaciones del parque el agua no es potable y se prohíben actividades que impliquen ingresar dentro del río.

De esta manera es un punto atractivo tanto para los turistas como para la población local. Los vecinos de barrios cercanos son los principales beneficiarios de la revalorización de toda el área que recorre en su longitud. Principalmente por las mejores condiciones de seguridad e higiene.

Respecto a la ejecución del parque Belgrano en Alto Comedero, este tiene la doble ventaja de proveer un lugar de esparcimiento y de evitar futuras tomas de tierra en una zona no apta para la construcción por las condiciones que presenta el suelo. Este problema tomó importancia después de las tomas masivas de tierra del 2011 y 2012. Su ingreso se establece desde los barrios adyacentes mediante las calles que desembocan en él y rampas desde el sector sur por la presencia de desniveles.

Por su lado, la ciudad cultural presenta una falta de integración a las actividades cotidianas para que puedan ser mejor aprovechada por su condición multifuncional. Su acceso se realiza principalmente desde las vías vehiculares por encontrarse limitada por una ruta y una avenida. En este sentido, se destaca que durante la pandemia del Covid 19 se lo utilizó como predio para el hospital de campaña transitorio, que funcionó desde finales de marzo hasta inicios de octubre del 2020.

Respecto a los equipamientos institucionales, la ciudad judicial y el complejo ministerial se encuentran en el proceso de proyecto y ejecución respectivamente, por lo que no es posible observar el real impacto de su implantación y sus relaciones con los barrios cercanos. Se visibiliza una intención de descomprimir el casco céntrico de las funciones gubernamentales y crear polos de actividades específicas en la periferia. Para ello, los proyectos deben estar acompañados de otras políticas de inclusión para que la población de la zona realmente se beneficie de estas grandes obras y no se transformen simplemente en fragmentos asilados. En el caso del proyecto de la ciudad judicial se destaca que está atravesado por importantes conflictos socio-espaciales, ya que el Estado y la comunidad entran en conflicto por el territorio que ocupa un barrio popular.

En relación con los problemas ambientales, en el Parque Belgrano en Alto Comedero se superponen el riesgo de inundación, deslizamiento, anegamiento y contaminación subterránea por ser una ex laguna de laminación de líquidos cloacales. Se trata de un sector de una grave vulnerabilidad socio-ambiental. Para sus futuras intervenciones es necesario tener en cuenta estas características y apuntar a proyectos que trabajen integralmente estas condiciones.

Por su parte, el proyecto de la ciudad judicial se ubica también en un área de riesgos ambientales, en este caso sobre la mancha de inundación actual. Del mismo modo, se encuentra en un sector que presenta factores de vulnerabilidad. Esto es agravado por las posibles relocalizaciones que implique esta intervención y las dinámicas de expulsión de los grupos originales de la zona.

c) Por la realización de Obras de infraestructura

La ubicación de los puentes de mayor envergadura sobre los principales ríos, evidencia que lo primordial es descongestionar el tránsito automovilístico del centro administrativo de la ciudad (ubicado entre los ríos), el cual concentra todos los servicios especializados a nivel metropolitano.

El interés en mejorar la conectividad y accesibilidad en el río Grande consiste en que la zona norte de San Salvador es un sitio compuesto por barrios cuya población corresponde a un sector socio-económico medio, medio alto y alto en general. Presenta baja densidad poblacional y allí se ubican terrenos privilegiados por las visuales otorgadas por la pendiente, ubicación y carga simbólica de barrio residencial de alta categoría. Por lo tanto, son altamente cotizados en el mercado de suelo para la compraventa de lotes o viviendas. En los últimos años se observan en esta área importantes procesos de cambio de uso del suelo, actividad de las inmobiliarias y de las empresas constructoras.

El conjunto de puentes y pasarelas que se observa en Alto Comedero y Palpalá, sobre el sistema del Arroyo Las Martas resultan de una envergadura más pequeña. No obstante, presenta una alta complejidad por la presencia de asentamientos y basurales. Las obras de su canalización se realizaron por tramos y en sucesivas oportunidades el arroyo desbordó arrasando con las urbanizaciones irregulares que se ubicaban en su lecho e inmediaciones. Actualmente se continúa con la limpieza y el mejoramiento del sistema de desagüe del arroyo. Por lo que este se conforma como una barrera superada parcialmente, ya que genera un alto grado de discontinuidad en la trama y sus riveras todavía no son consideradas como un elemento de valor paisajístico.

Se percibe una marcada intención en promover y realizar obras de infraestructura de conectividad y accesibilidad en el municipio de San Salvador y junto a ellas revalorizar los bordes fluviales. Lo que no es claro en la información disponible de estas intervenciones es la articulación de los diferentes proyectos apoyados en una política de integración social y de conservación ambiental más amplia, que considere a estas variables como los factores principales de la vulnerabilidad existente.

En conclusión, los análisis realizados demuestran, efectivamente, que la obra pública realizada en el AMet de Jujuy en los últimos 30 años no ha sido suficiente para articular y cocer los distintos sectores que se desarrollaron más allá del suelo original signado por los ríos, sino que, además ha contribuido a exacerbar la brecha entre los barrios populares y los cerrados. La fuerte concentración en Alto Comedero de urbanizaciones populares con grandes riesgos ambientales, carencia de servicios resulta aún una asignatura pendiente para el estado nacional y provincial. Así, las actuaciones estatales de promoción de vivienda se focalizan en el déficit habitacional, produciendo una alta segregación espacial que la construcción de equipamiento e infraestructura no logra vincular adecuadamente.

Referencias

- Albornoz, L. (2019). Tipificación del crecimiento urbano en las áreas de influencia de los principales ríos del aglomerado Gran San Salvador de Jujuy. *XIII Jornadas de Sociología*. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.
- Battezzati, S. (2014). La Tupac Amaru: movilización, organización interna y alianza con el kirchnerismo (2003-2011). *Población & sociedad*, 21(1), 5-32.
- Bergesio, L., Golovanevsky, L., y Marcoleri, M. E. (2009). *Construcción social de la ciudad: San Salvador de Jujuy desde el barrio Alto Comedero*. San Salvador de Jujuy: Universidad Nacional de Jujuy.
- Boldrini, P. y Malizia, M. (2018). El desarrollo de la urbanización informal en el aglomerado Gran San Salvador de Jujuy (noronorteargentino). En María Cristina Cravino (org.). *La ciudad (re) negada. Aproximaciones al estudio de asentamientos populares en nueve ciudades argentinas*, pp. 161-194. Los Polvorines: UNGS.
- Brites, W. F. (2017). La ciudad en la encrucijada neoliberal. Urbanismo mercado-céntrico y desigualdad socioespacial en América Latina. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 9(3), 573-586.
- Capron, G., y Esquivel Hernández, M. T. (2016). El enclave urbano, lógica socioespacial de la periferia urbanizada y sus efectos sobre la segregación residencial y la fragmentación urbana. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 25(2), 127-150.
- Castañeda Nordmann, A. L. (2018). *Metodología para la detección de umbrales de calidad ambiental en base a los servicios urbanos. Un aporte a la evaluación del Área Metropolitana de Tucumán*. [Tesis doctoral. Universidad Nacional de Tucumán, Argentina].
- Castells, M. (1998). *La era de la información: Economía, Sociedad y Cultura*. Madrid: Alianza. Vol. 3.
- Clichevsky, N. (2017). Hábitat informal en América Latina: entre la permisividad, el desalojo y la regularización. *Territorios*, 6, 15-30.
- Cravino, M. C. (2018). *La ciudad (re) negada. Aproximaciones al estudio de asentamientos populares en nueve ciudades argentinas. Los Polvorines*, Buenos Aires: Ediciones UNGS. Recuperado de: <https://ediciones.ungs.edu.ar/wp-content/uploads/2018/11/9789876303743-completo.pdf>
- De Sena, A. y Cena, R. (2018). Una mirada sobre las Políticas Sociales del Siglo XXI. En R. Cena (comp.). *Políticas sociales y cuestión social en la Argentina del siglo XXI* (pp. 11-20). Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Estudios Sociológicos Editora.

- Fleitas, M. (2007). Ordenamiento del espacio urbano e higiene pública: San Salvador de Jujuy a comienzos del siglo XX. *Estudios del Hábitat*, 9, 33-47.
- Fournier, J. (2002). Ordres et désordres dans les villes argentines, l'exemple de Alto Comedero, San Salvador de Jujuy. *Annales De Géographie*, 111(624), 179-197. Recuperado de: www.jstor.org/stable/23455905
- García Moritán, M. (1997). *Campo verde, un proyecto urbano basado en la auto-organización, un sueño hecho realidad*. San Salvador de Jujuy: FHyCS-Unju-Centro de Investigaciones sobre Cultura y Naturaleza Andinas.
- García Moritán, M. (2010). De la cuadrícula de control a la gran ciudad. En A. García Vargas (ed.). *Ciudad. San Salvador de Jujuy como texto* (pp. 57-70). EdiUnju.
- García-Moritán, M., y Echenique, M. (1990). Lógica de la localización de los pobres urbanos en Jujuy. *Revista Cuadernos*, 2, 9-11.
- Gómez López, C. (2001). *Influencia de la promoción pública de vivienda en el desarrollo de la mancha urbana de la ciudad de San Miguel de Tucumán. Elementos para la comprensión de su estructura urbana*. [Tesis doctoral. Universidad Politécnica de Valencia].
- Gómez López, C. F y Castañeda Nordmann, A. L. (2019). Revisión crítica sobre la construcción de vivienda estatal y el acceso a servicios urbanos en el área metropolitana de Tucumán. *Oculum Ensaïos*, 16(2), 257-275.
- Gómez López, C., Sosa Paz, M. E., Sosa Paz, J. L., Guido, E., Boldrini P. y Menacho, A. (2013). *Informe Final: Plan estratégico para el desarrollo e investigación urbana del área de influencia Arroyo Las Martas, Alto comedero-Palpalá: cicatrización de Arroyo Las Martas*.
- Gómez López, R. (1983). *Plan de ordenamiento urbano de San Salvador de Jujuy*. San Miguel de Tucumán: Departamento de Planeamiento y Desarrollo Urbano y Vivienda de la FAU-UNT, Instituto de Vivienda y Urbanismo de Jujuy.
- Gómez, N. (2011). Diferenciación intraurbana, segregación residencial socioeconómica y fragmentación socio espacial en el gran San Fe a comienzos del SXXI, Tesis doctoral. Universidad Nacional del Nordeste, Argentina.
- Goodall, B. (1997). *La economía de las zonas urbanas*. Colección Nuevo Urbanismo. Madrid: Ed Instituto de administración Local.
- Ingeniería, Dirección de Obras y Montaje (IDOM). (2018). *Informe Final. Estudios Base para el Gran Jujuy (Municipio Jujuy, Yala y Palpalá, Provincia de Jujuy). Desarrollo Urbano y Cambio Climático. Componente 3: Estudio de huella urbana y escenarios de crecimiento*.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC) (segundo trimestre del 2020). *Encuesta Permanente de Hogares*.
- Janoschka, M. (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. *EURE*, 28(85), 11-20. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612002008500002>
- Kozak, D. (2018). Revisitando el debate sobre la fragmentación urbana: una década y media después de "Splintering Urbanism". *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, 14, 15-22.

- Lagos, M. y Gutiérrez, M. (2006). *Dictadura, democracia y políticas neoliberales*. En A. Teruel y M. Lagos (Dir.). Jujuy en la historia. De la colonia al siglo (pp. 243-294). San Salvador de Jujuy: EdiUnju.
- Municipalidad de San Salvador de Jujuy (2014). *Código de Planeamiento Territorial y Urbano de San Salvador de Jujuy*.
- Municipalidad de San Salvador de Jujuy, Secretaría de Obras Públicas- Dirección de Estudios o Proyectos (2017). *Contratación de obra Parque Lineal "Paseo XIBI-XIBI" Etapa 02 Propuesta de Recuperación de Cuenca y Márgenes del Río*.
- Prévôt Schapira, M. F. (2001). Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades. *Perfiles latinoamericanos: revista de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Sede México*, 19, 33-56.
- Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI). *Estudio de Diagnóstico del Área Metropolitana de Tucumán (EDAMET). Informe final*.
- Stumpo, G. (1992). Un modelo de crecimiento para pocos. El proceso de desarrollo de Jujuy entre 1960 y 1985. *Sociedades y articulación en las tierras altas jujeñas, crisis terminal de un modelo de desarrollo*, 41-114.
- Thuillier, G. (2005). El Impacto socio-espacial de las urbanizaciones cerradas: el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires. *EURE*. 31(939), 5-20.
- Ulloa, M. E. (2010). Ciudad e historia: Un largo camino. En A. García Vargas (ed.). *Ciudad. San Salvador de Jujuy como texto* (pp. 45-55). EdiUnju.
- Veiga, D. (2004), Desigualdades sociales y fragmentación urbana: obstáculos para una ciudad democrática. En A. C. Torres Ribeiro (comp.). *El rostro urbano de América Latina* (pp.193-209). CLACSO.
- Vidal-Koppmann, S. (2009), Fragmentación Socio-espacial en la Periferia de la Región Metropolitana de Buenos Aires. *Journal of Latin American Geography*, 8(1), 79-9.
- Yujnovsky, O. (1984). *Claves políticas del problema habitacional argentino, 1955-1981*. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano.