

TRANSFORMACIONES SOCIO-ESPACIALES EN LA CENTRALIDAD DEL AGLOMERADO GRAN SAN SALVADOR DE JUJUY (NOROESTE ARGENTINO)

MATILDE MALIZIA

CENTRO DE ESTUDIOS SOBRE TERRITORIO Y HÁBITAT POPULAR, FAU-UNT

matumalizia@yahoo.com.ar

Introducción

Las ciudades de América Latina que se pensaban ante todo como lugares donde se conjugaban el progreso y la modernidad están atravesando, en las últimas décadas, procesos de diferenciación en su estructura espacial y social como resultado de la combinación de complejos factores relacionados con el avance del capitalismo global y con patrones culturales, históricos y sociales (Ciccolella, 2012; Hiernaux, 2006; Prévôt Schapira, 2001). Estas urbes son el territorio donde múltiples procesos, vinculados frecuentemente con la globalización y las políticas neoliberales, adquieren un carácter concreto y localizado, un espacio donde se materializan una serie de contradicciones (Sassen, 2007; Mertins, 2003). La apariencia que adquiere cada ciudad y la manera como ésta organiza y utiliza sus espacios constituyen la base material sobre la cual se desarrollan las prácticas sociales, prácticas que a su vez influyen en el desarrollo y expansión de la ciudad, generando un proceso complejo de retroalimentación (Harvey, 1998).

A su vez, bajo la influencia de dinámicas propias de la globalización, como la mercantilización creciente del espacio urbano y la proliferación de nuevas formas de producción inmobiliaria, entre otros aspectos, las ciudades latinoamericanas comenzaron a modificar no sólo sus políticas urbanas, sino también su organización, funcionamiento, morfología y apariencia. Estos cambios condujeron a las ciudades hacia “un nuevo patrón de urbanización o forma urbana que se ha ido imponiendo más allá de la especificidad y/o identidad de cada una de estas aglomeraciones” (De

Mattos, 2010: 85). Como expresa Ciccolella (2012) estos cambios dieron lugar, tanto en el ámbito urbano como rural, a la formación de nuevos territorios y nuevas territorialidades¹.

Estas transformaciones conllevan a una reestructuración metropolitana a gran escala en la cual las tradicionales pautas de conformación urbana se desdibujan gradualmente y son reemplazadas por estructuras urbanas insulares (islas de riqueza, producción, consumo y precariedad), muchas veces sin articulación entre sí y con fuertes diferencias en el tejido social y en las características del hábitat (de tipo morfológico y tipológico) (Janoschka, 2011 y 2002; De Mattos, 2009). A ello se suma, además, la inequitativa oferta de infraestructura, equipamiento y servicios urbanos (De Mattos, 2006). Desde un punto de vista territorial esto se tradujo, en la actualidad, en un proceso de fragmentación socio-espacial renovado que propició una expansión hacia la periferia que podría definirse como difusa, policéntrica y sin límites claramente definidos (Ciccolella, 2012; Paolasso, Malizia y Longhi, 2011; Mertins, 2009; De Mattos, 2006; Hieraux, 2006). Esto dio lugar a una nueva geografía de los centros y márgenes que rompe con el tradicional modelo centro/periferia, generando fragmentos y estableciendo relaciones asimétricas entre las partes de la ciudad (Veltz, 1999).

En este contexto la fragmentación se ha vuelto la norma característica en las ciudades cuyo crecimiento se produjo bajo las reglas del neoliberalismo de los años noventa (Janoschka, 2002). En estas urbes se transforma el *Central Business District* (CBD), se configuran nuevas centralidades urbanas; se multiplica la instalación de urbanizaciones cerradas en la periferia, desdibujando la estructura en cuña que se desarrollaba previamente; se incrementan los asentamientos informales; se intensifica la instalación de centros comerciales y de entretenimiento en todo el aglomerado; se produce una mejora sustancial en las infraestructuras de transporte, con la construcción de vías de acceso rápido para facilitar la comunicación entre las distintas áreas de la ciudad; se promueve un traslado hacia los

¹ Haesbaert propone el concepto de multiterritorialidad para analizar la diversidad de territorios resultantes. Entiende a este concepto como la “posibilidad de tener la experiencia simultánea y/o sucesiva de diferentes territorios, reconstruyendo constantemente el propio. [...] En sentido más estricto la multiterritorialidad puede significar la articulación simultánea de territorios o territorios en sí mismos múltiples e híbridos” (2013: 35-37).

suburbios de la actividad industrial que se aglutina en parques de negocios o centros de actividad logística. El desarrollo de estos elementos celulares responde, principalmente, al *marketing* urbano² implementado por el mercado, desarrolladores y *brokers* inmobiliarios, es decir que son conducidos por el accionar de agentes privados. De este modo, la mercantilización del crecimiento urbano configura y complejiza el territorio al alternar áreas con concentración de inversión y capital con otras turgurizadas o simplemente abandonadas (De Mattos, 2006).

La transformación de la fisonomía de la centralidad tradicional (o *Central Business District* o Centro Comercial Administrativo³) ocurre junto con la conformación de nuevas centralidades localizadas en distintas áreas de la ciudad, pero con características particulares. Esto responde en parte, como explica De Mattos (2002), a los efectos de la globalización sobre las ciudades y afecta su estructura, organización, funcionamiento e imagen urbana. Estas nuevas centralidades, con sus diferentes especificidades y jerarquías, compiten con la centralidad tradicional al atraer actividades y flujos que se reestructuran a escala metropolitana (Beuf, 2010; Malizia, 2011) y se sitúan como alternativas efectivas al centro tradicional de la ciudad. Incluyen una amplia variedad de modalidades y soluciones arquitectónicas y urbanísticas relacionadas con lógicas comerciales, empresariales y de servicios para el consumo cotidiano local. Link (2008) y De Mattos (2004) consideran la dispersión de nuevas centralidades en la estructura de la ciudad como una nueva forma de policentralidad,

² Se trata de un conjunto de políticas tendientes a dotar a la ciudad de una imagen y de infraestructuras y atractivos en materia de calidad de vida y de ambiente de negocios que les permitan competir con otras ciudades para atraer inversiones extranjeras, entre otras cosas (Ciccolella, 2012).

³ El término *Central Business District* se originó en los países anglosajones y se caracteriza como un núcleo básico heterogéneo que cuenta –según su rango en la jerarquía urbana– con un tamaño, estructura y naturaleza determinada. Posee ciertas condiciones que lo vuelven un lugar central: intensidad de uso (complejidad), valor del suelo (que decrece desde el centro hacia la periferia), tránsito masivo (peatonal y vehicular), concentración de edificios en altura, consumo masivo de bienes y servicios (gran volumen de transacciones financieras en relación con la transferencia de mercancías), máxima accesibilidad a los medios de transporte, estructura interna dinámica (avances y contracciones de límites) y naturaleza cambiante (Valenzuela Aguilera, 2002; Carter, 1983; Goodall, 1977). Por su parte, Castañeda, Malizia y Boldrini (en prensa) proponen utilizar el término Centro Comercial Administrativo en tanto lo consideran más apropiado para denominar a las centralidades que forman parte de la realidad de muchas ciudades intermedias latinoamericanas. El mismo se caracteriza por la mayor incidencia de las variables comercial y administrativa en los casos analizados.

determinada, entre otras razones, por las nuevas funciones que asumen las áreas metropolitanas en la economía, las posibilidades tecnológicas de comunicación y transporte, y por los actuales patrones culturales de consumo y recreación de la población.

El presente artículo tiene por objetivo principal identificar y analizar las transformaciones socio-espaciales ocurridas en la centralidad del aglomerado Gran San Salvador de Jujuy y clasificarla, teniendo en cuenta diversos aspectos como origen, funcionalidad, equipamientos urbanos y particularidades distintivas. Asimismo, se analiza la relación entre los resultados obtenidos y los corredores comerciales propuestos en el Código de Planeamiento Territorial y Urbano de San Salvador de Jujuy (2011), como parte del proceso de descentralización metropolitano⁴.

Para su desarrollo se propone una estrategia metodológica que combina, en todo momento, actividades y técnicas cuantitativas y cualitativas que se irán retroalimentando a lo largo del proceso investigativo (Taylor y Bodgan, 1990; Baranger, 1992; Guber, 2009). Se analizaron, mediante el uso del sistema de información geográfico (SIG), variables específicas seleccionadas a partir de su incidencia o peso relativo sobre el caso de estudio: equipamientos administrativos, comerciales, educativos, recreativos y sanitarios (Castañeda, 2018; Castañeda, Malizia y Boldrini, en prensa). Asimismo, se realizaron entrevistas abiertas en profundidad a actores sociales claves y se llevó a cabo observación con participación y análisis de documentos con el fin de analizar otras variables como origen, funcionalidad, organización espacial y área de influencia.

El aglomerado Gran San Salvador de Jujuy⁵, localizado en el extremo norte de Argentina en la provincia de Jujuy, es considerado una ciudad intermedia en la jerarquía urbana nacional⁶. Su proceso de expansión

⁴La ciudad de Palpalá sólo cuenta con una Carta Orgánica Municipal sancionada en el año 1998 que rige los usos institucionales, políticos y económicos del municipio.

⁵Durante la década del '80 se produjo la contigüidad espacial entre los municipios San Salvador de Jujuy y Palpalá, a partir de la construcción del barrio Alto Comedero en el año 1986, dando lugar a lo que actualmente se denomina aglomerado urbano Gran San Salvador de Jujuy-Palpalá (en adelante aglomerado Gran San Salvador de Jujuy).

⁶Existe una amplia variedad de criterios para definir a las ciudades intermedias que se basan en la diferenciación socio-espacial y funcional; la estructura económica y laboral; la fisonomía urbana; las funciones centrales de intermediación entre espacios locales/territoriales y espacio regionales/nacionales, e incluso globales; el enlace con ciudades de menor tamaño; y el número de habitantes (Bellet Sanfeliu & Llop Tomé, 2004; Vapñarsky, 1995; Mertins, 1995; Fuchs, 1994).

y desarrollo, al igual que la mayoría de las ciudades intermedias de la región y de América Latina, tiene en cuenta las implicancias entre los procesos globales (Usach y Garrido Yserte, 2009) y los rasgos inherentes a su identidad histórica. Actualmente se convirtieron en las protagonistas de los cambios socio-espaciales dada su importancia demográfica⁷ y las funciones que desempeñan en el ámbito regional y local, al comenzar a participar en redes de alcance global, superando su rol de intermediarias entre regiones y centros mayores⁸.

En este contexto, el acelerado proceso de crecimiento y expansión por el que está atravesando el aglomerado Gran San Salvador de Jujuy no es ajeno a estos cambios. En efecto éstos se profundizaron en los últimos años y conllevaron, entre otros aspectos, a la gradual descentralización de las actividades urbanas transformándose, en ciertos casos, en nuevas centralidades y/o en áreas con concentración de actividades en distintas partes de la ciudad.

Ciudades policentrales: centralidades, nuevas centralidades y otros aspectos relevantes

Las centralidades adquieren un rol clave al configurarse como un elemento urbano fundamental dentro de la producción de la ciudad (Valenzuela Aguilera, 2002). Están sujetas a las tendencias culturales, políticas y sociales que actúan sobre la ciudad y que determinan su expresión (Caporossi, 2017). Los cambios en las centralidades responden en parte, como explica De Mattos (2002), a los efectos de la globalización sobre

Sin embargo, agrupar estas ciudades en una sola categoría, cualquiera sea el criterio utilizado, oculta enormes diferencias socio-demográficas y de otra índole.

⁷ Se constituyeron en receptoras de la población afectada por las crisis de las actividades agrarias en las economías regionales y al desmantelamiento de la trama productiva que afectó, principalmente, a las grandes ciudades (Fuchs, 1994; Vapñarsky, 1995; Sassone, 2000; Arriagada, 2000; Portes, Roberts y Grimson, 2005).

⁸ Según Naciones Unidas, en los albores del año 2000, más del 60% de la población del mundo vive en ciudades de menos de un millón de habitantes, y esta es una tendencia creciente para las próximas décadas (Bellet Sanfeliu & Llop Tomé, 2004). Las ciudades intermedias están llamadas a tener un gran protagonismo en el siglo XXI por su importancia demográfica y por las funciones vitales que cumplen en el territorio por ello es que están comenzando a ocupar la agenda de los próximos foros de debate internacional como Hábitat III.

las ciudades, que afectan su estructura, organización, funcionamiento e imagen urbana.

En la actualidad, el proceso de transformación y expansión urbana y su consecuente proceso de policentralidad incide, entre otros factores, en los cambios en el centro y pericentro; en el desarrollo de nuevas centralidades y en la obsolescencia del área central, y pone en evidencia las distintas formas de conformación y funcionamiento de las centralidades (Greene y Soler, 2004; Link, 2008). Éstas, además de una delimitación física y espacial, son un fenómeno urbano en construcción permanente y deben adaptarse a las necesidades, condiciones históricas y especificidades de cada lugar, en tanto las ciudades son distintas y las formas de vida de sus habitantes cambian.

En este sentido, el proceso de multiplicación y diversificación de funciones está generando consecuencias sociales, físicas y ambientales con un intenso proceso de fragmentación socio-espacial. Provoca la reestructuración de la centralidad tradicional y la reconfiguración de distintas áreas, ya sea como nuevas centralidades (al reconfigurar áreas comerciales locales) o bien como áreas con concentración de actividades (Castañeda, Malizia y Boldrini, en prensa). Tal como explica Abba (2010), si bien se mantiene un esquema de ciudad en el cual las jerarquías sociales e institucionales se materializan en función de la proximidad a la centralidad tradicional; debido a la formación de nuevas centralidades en la periferia, la estructura concéntrica clásica dependiente del centro va trasladándose hacia otros nodos donde se comienzan a concentrar nuevas funciones y servicios especializados. Tal es el caso, por ejemplo, de la instalación de hipermercados y centros comerciales que producen cambios en la dinámica del uso de suelo y por consiguiente la segmentación del consumo.

El término nuevas centralidades es utilizado para caracterizar a la ciudad contemporánea y explicar la aparición de nuevas lógicas locacionales de servicios en las áreas metropolitanas (Ciccolella, 2014; Abba, 2010; Tella, 2005; De Mattos, 2002). El surgimiento de las mismas no implica el desvanecimiento de la centralidad tradicional, sino la convivencia y articulación de nuevas y complejas formas de urbanización. Estas nuevas centralidades, según Abba (2010), no solo compiten con la centralidad tradicional por la captación de flujos de consumidores, sino que además transforman las relaciones con los otros centros urbanos ya existentes. En

ciertos casos, como explica Ciccolella (2014), la aparición de las mismas es acompañada por la recuperación de las subcentralidades urbanas, o bien como señala Caporossi (2017), se relacionan con aquellas áreas urbanas factibles de intervención denominadas áreas de oportunidad por su potencial transformador.

La conformación de las nuevas centralidades debe conjugar la concentración de ciertas funciones urbanas y la centralización de actividades con una función integradora (Carrión, 1987). Además, deben cumplir con algunos de los siguientes atributos: localización estratégica (área de influencia y distancia a otros centros); buena accesibilidad (conexión con redes de infraestructura); mezcla de usos (actividades, tipos, temporalidad y usuarios); alta densidad (cantidad de personas que la habitan y vistan); cantidad y calidad de espacio público y colectivo; cantidad y calidad de espacio urbano; y valor simbólico (edificios y espacios urbanos de referencia formal) (Mayorga, 2013). Son áreas autosuficientes que, si bien van conformando un continuo urbano de municipios y localidades, pueden generarse como centros dispersos, con especulación inmobiliaria con respecto al valor del suelo y con poca conectividad metropolitana.

Consideraciones metodológicas

Considerando que el objetivo central de este artículo radica en la identificación y análisis de las transformaciones socio-espaciales ocurridas en la centralidad del aglomerado Gran San Salvador de Jujuy, el enfoque metodológico propuesto combina el uso de técnicas cuantitativas y cualitativas. Para su desarrollo, en primer lugar, es preciso diferenciar tres conceptos claves: centro, centralidad y concentración. Mientras que el centro se refiere al espacio físico en la ciudad, la concentración y la centralidad constituyen atributos de ese centro. La concentración hace alusión a la acumulación de funciones en un espacio físico restringido fácilmente reconocible (Camagni, 2010; Derycke, 1983). En tanto la centralidad conjuga la acumulación de esas funciones con la intensidad con que se realizan los intercambios entre oferta y demanda. En la mayoría de los casos la centralidad, además, coincide con las áreas centrales históricas y nuclea determinadas instituciones políticas, administrativas, de

gestión, financieras y de intercambio (Prado Ríos, 2001). De esta forma, la naturaleza del centro radica en constituir un lugar accesible (movilidad) en el cual se desarrollan actividades productivas, comerciales, residenciales y laborales (Camagni, 2010). En este contexto entonces el concepto de centralidad puede ser interpretado de distintas maneras, no obstante, en todas ellas se resalta la noción de acumulación de actividades y funciones urbanas (Verduzco Chávez, 1990).

Posteriormente, y teniendo en cuenta estas diferencias, se seleccionaron y analizaron variables específicas que generan áreas de centralidad⁹. Las mismas fueron agrupadas en cinco rubros: equipamientos administrativos (sedes de gestión y manejo privado de infraestructuras: EJESA S. A., GASNOR S. A. y Agua Potable de Jujuy S. E.); comerciales (bancos y oficinas de telefonía móvil); educativos (universidades públicas y privadas); recreativos (teatros, centros culturales, cines, casinos y bingos oficiales) y sanitarios (centros médicos especializados de alta complejidad). Éstas fueron relevadas mediante el uso de sistemas de información geográfico y la realización de trabajo de campo durante el periodo 2017-2018.

Una vez reconocida la localización espacial de estas variables en el aglomerado se elaboró un mapa de densidad de puntos de servicios (mapa de calor o *heat map*)¹⁰ para analizar de qué manera y con qué intensidad estos equipamientos se distribuían en el territorio. El mapa resultante refleja la concentración de las variables, teniendo en cuenta distribución y cantidad, en un radio específico.¹¹

⁹En su tesis doctoral Castañeda (2018) desarrolló una metodología multicriterio para identificar y diferenciar las variables que generan concentración de aquellas que generan centralidad. El estudio se llevó a cabo en una ciudad intermedia del noroeste argentino (el aglomerado Gran San Miguel de Tucumán), de modo tal que los resultados obtenidos pueden ser replicados en otras ciudades de la región con características similares.

¹⁰“El concepto de densidad espacial hace referencia a la relación (cociente) entre el nivel de presencia de un fenómeno en un lugar [...] y la superficie de ese lugar” (Tisnés, 2012: 100). “El análisis de densidad toma cantidades conocidas de un fenómeno [en este caso los puntos que representan los equipamientos urbanos] y las expande espacialmente basándose en la cantidad que se mide en cada ubicación y la relación espacial de las ubicaciones de las cantidades medidas” (Moreno Jiménez, 1998; citado por Tisnés, 2012: 102). Para este autor las superficies de densidad muestran donde se concentran las entidades de punto y explicita dónde se encuentra cada punto en relación al resto; evidenciando que las celdas más cercanas a los puntos, reciben proporciones más altas de la cantidad medida que aquellas que se encuentran más alejadas.

¹¹En las áreas donde hay mayor concentración de equipamientos urbanos la tonalidad es más oscura, mientras que en las áreas con menor concentración la tonalidad es más clara.

Por otra parte, durante el periodo señalado también se llevaron a cabo entrevistas abiertas en profundidad a actores sociales claves representantes del estado, mercado y sociedad (Taylor y Bodgan, 1990; Souza Minayo, 2004), observación con participación (Guber, 2009) y análisis de documentos (bibliográficos, cartográficos, oficiales, entre otros) (Yuni y Urbano, 2006). Su aplicación permitió el estudio, uso y recolección de una variedad de fuentes de información (Vasilachis de Gialdino, 2006) teniendo en cuenta otras variables relevantes como origen, funcionalidad, organización espacial (concéntrica de uno o varios anillos) y área de influencia (impacto local o metropolitana).

Disponer de esta información permitió identificar aquellas áreas con atributo de centralidad y clasificarlas¹². En este sentido se delimitaron dos categorías en el aglomerado Gran San Salvador de Jujuy: la centralidad principal-tradicional (y su área de expansión e influencia) y una nueva centralidad en proceso de desarrollo. Finalmente, se analizó dicha clasificación teniendo en cuenta la distribución y localización de los corredores comerciales propuestos en el Código de Planeamiento Territorial y Urbano de San Salvador de Jujuy (2011).

Presentación del área de estudio. El aglomerado Gran San Salvador de Jujuy en el contexto regional

La provincia de Jujuy forma parte del noroeste argentino¹³. Los territorios que integran esta región son muy diferentes unos de otros y han sido ocupados de manera diferencial por distintas sociedades a través del

¹² Castañeda, Malizia y Boldrini (en prensa) elaboraron una clasificación de la centralidad para el aglomerado Gran San Miguel de Tucumán y delimitaron cuatro categorías: centralidad principal; centralidad secundaria de orden superior; centralidad secundaria de orden inferior; y área con concentración de actividades. Por su parte Beuf (2010) elaboró una clasificación para la periferia de Bogotá: los centros fundacionales de los municipios; los centros comerciales de primera generación y los sectores comerciales aledaños; las centralidades populares; los nuevos sectores centrales; y la centralidad especializada. Y Verduzco Chávez (1990) identificó cuatro niveles de centralidad en Tijuana: el centro tradicional y las nuevas áreas de máxima centralidad; las áreas comerciales de segundo orden; las zonas de centralidad inferior; y las áreas no centrales.

¹³ Esta región está conformada por las provincias de Catamarca, Jujuy, Salta, Santiago del Estero y Tucumán, y ocupa una superficie de 470.184 km².

tiempo. A fines del siglo XX y principios del XXI, el NOA se ubica como el territorio en el que la pobreza alcanza las peores condiciones del país y la calidad de vida registra los estándares más bajos¹⁴, en gran medida, fruto del proceso de territorialización experimentado a través de los años (Bolsi & Paolasso, 2009). El deterioro socio-económico de gran parte de sus habitantes y territorios se vincula, principalmente, con la relegada participación de la región en la producción de la riqueza total del país, característica que se acentuó en el marco de las políticas neoliberales (Bolsi & Meichtry, 2006)¹⁵. Asimismo, en este deterioro también influye la vigencia de un patrón de distribución del ingreso sumamente regresivo (Golovanevsky y Schorr, 2013).

El aglomerado Gran San Salvador de Jujuy está conformado por los departamentos Capital (municipios San Salvador de Jujuy y Yala) y Palpalá (municipio Palpalá) y es la zona más poblada de la provincia. Cuenta con 337.992 habitantes (Encuesta Permanente de Hogares, cuarto trimestre 2017), es decir que nuclea al 50,2% del total provincial. Al estar localizado en el extremo norte argentino, en una provincia fronteriza (limita al norte con Bolivia y al oeste con Chile), cumple con una serie de funciones que lo diferencian de las otras ciudades intermedias de la región. En la actualidad su desarrollo y expansión se encuentra fuertemente influenciado por la llegada de migrantes del ámbito rural, de pequeños centros urbanos de la provincia y de países limítrofes (Bergesio & Golovanevsky, 2010; Golovanevsky, 2007). Asimismo, se caracteriza por su diversidad étnica aborigen¹⁶ (García Moritán & Cruz, 2012).

Desde la fundación de la ciudad en el año 1593 hasta 1915 el aglomerado creció en forma lenta hasta ocupar 142 ha. Luego entre 1915 y 2014 la

¹⁴ En el año 2010 el 13,71% de hogares del noroeste argentino presentaba Necesidades Básicas Insatisfechas (Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas, 2010) y el Índice de Bienestar era de 6,33 (Velázquez *et al.*, 2014). Esta región, junto con el noreste argentino registran los valores más bajos del país.

¹⁵ Si bien hubo algunas variaciones la región no logró generar una riqueza, aún en la producción agroindustrial, que supere el 10-12% del total nacional.

¹⁶ De acuerdo con la Encuesta Complementaria de Pueblos Indígenas llevada a cabo durante los años 2004 y 2005 en todo el país, la provincia de Jujuy presenta el porcentaje más alto de hogares en los que algún integrante se reconoce como indígena o descendiente de indígenas. De la totalidad de los hogares encuestados (141.631), en el 10,5% de esos hogares al menos una persona se declaró descendiente de pueblos originarios. Asimismo, en esta encuesta se estableció que el 38% de la población rural de la provincia de Jujuy es aborigen (García Moritán & Cruz, 2012).

ciudad pasó a ocupar una superficie estimada de 6981 ha. Este crecimiento en sólo 100 años evidencia las dificultades a las que se enfrenta el Estado para planificar y gestionar la ciudad. Durante este periodo se identificaron tres momentos. Entre 1935 y 1958 se triplicó la población como resultado, sobre todo, de la instalación de Altos Hornos Zapla. Posteriormente, entre 1958 y 1967 el Estado se enfocó en la construcción de viviendas para los migrantes que arribaban a la ciudad. Durante el último periodo 1993-2014 la expansión se localizó principalmente hacia el sur, en Alto Comedero, donde se multiplicaron los barrios de vivienda pública y asentamientos informales (Malizia, Boldrini y del Castillo, en prensa, Boldrini y Malizia, 2017) (figura 1).

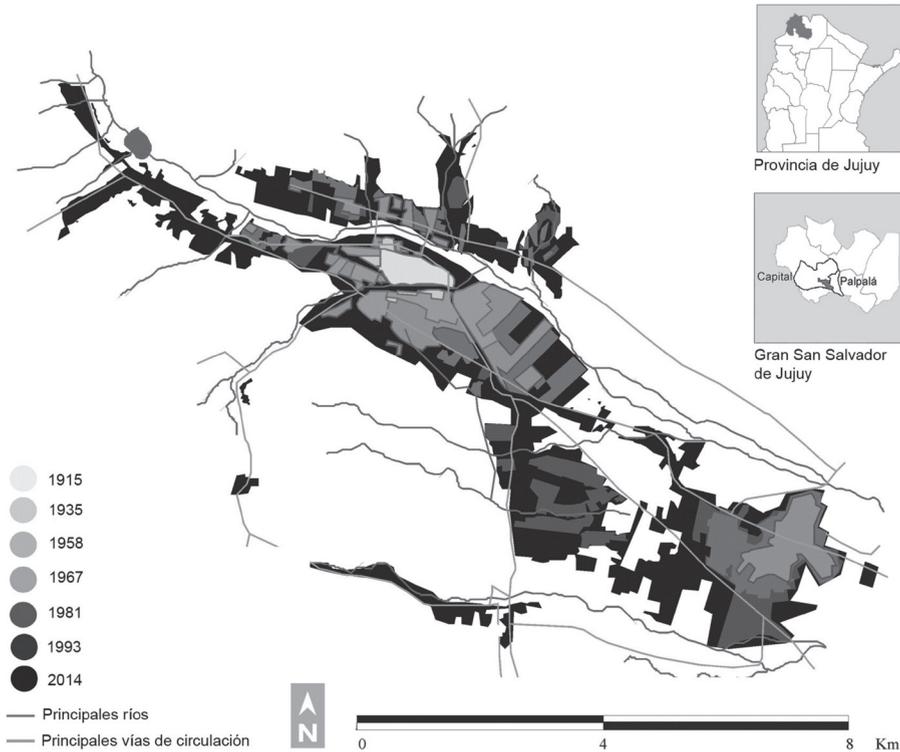


Figura 1. Localización del aglomerado Gran San Salvador de Jujuy y evolución temporal del crecimiento urbano durante el período 1915-2014.

Fuente: Malizia, Boldrini y del Castillo (en prensa).

La división social del espacio mantiene continuidad con el desarrollo histórico de la ciudad y con sus características topográficas, y expresa la profundización de la desigualdad, fragmentación y segregación socio-espacial. La ciudad se organiza a partir de un área central situada entre los ríos Grande y *Xibi Xibi* (o comúnmente llamado Chico) que contiene a la centralidad tradicional, es decir al principal centro comercial y financiero. A partir de allí se extiende hacia el norte del río Grande un área considerada eminentemente residencial y hacia el sudeste del río *Xibi Xibi* un área donde residen grupos medios-bajos y/o bajos en áreas con riesgo de inundación mientras que el incipiente desarrollo de urbanizaciones cerradas se localiza hacia el suroeste en un eje lineal (Malizia, Boldrini y del Castillo, en prensa). De este modo la tensión entre las diferentes lógicas sustentadas por la comunidad, el mercado y el Estado producen el crecimiento del aglomerado Gran San Salvador de Jujuy provocando el progresivo abandono de la estructura urbana tradicional y marcando la tendencia hacia una ciudad segregada y desarticulada.

Presentación de los resultados

La presentación de los resultados se organiza en dos apartados. El primero incluye la clasificación de la centralidad para el aglomerado Gran San Salvador de Jujuy. Para su desarrollo se tuvieron en cuenta distintas variables socio-comerciales y administrativas y diversos aspectos como origen, organización espacial y particularidades distintivas. En el segundo se presentan los corredores comerciales propuestos en el Código de Planeamiento Territorial y Urbano de San Salvador de Jujuy (2011) y se analiza su relación con los resultados obtenidos en el apartado anterior.

Áreas con atributos de centralidad en el aglomerado Gran San Salvador de Jujuy

Con el fin de elaborar una clasificación de la centralidad en el aglomerado Gran San Salvador de Jujuy se llevaron a cabo distintas actividades que se fueron superponiendo de manera dialéctica durante todo el proceso. En primer lugar se elaboró un mapa de calor (figura 2) para identificar

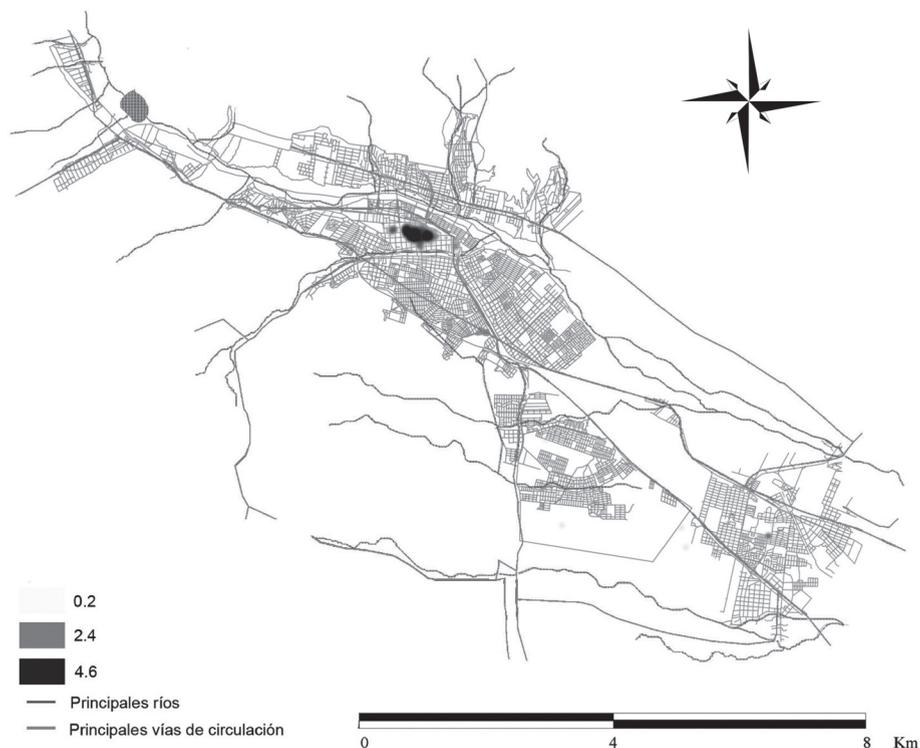


Figura 2. Mapa de densidad de equipamientos urbanos en el aglomerado Gran San Salvador de Jujuy.

Fuente: trabajo de campo de la autora (2017-2018).

la distribución e intensidad de las variables seleccionadas en el territorio.¹⁷ En el mismo se observa que aquellas áreas de la ciudad que poseen una mayor concentración de equipamientos urbanos son las que sobresalen en el mapa al pintarse con una tonalidad más oscura, mientras que las áreas pintadas con una tonalidad más clara representan áreas con menor densidad de equipamientos.

Ahora bien, la superposición de la información obtenida en el mapa con el trabajo de campo realizado, durante el cual se relevaron otras variables relacionadas con el origen del centro, la organización espacial (con-

¹⁷ Al respecto ver apartado metodológico.

céntrica o lineal) y el área de influencia (impacto local o metropolitana), permitió detectar dos áreas con atributos de centralidad en el aglomerado: la centralidad principal-tradicional (y su área de expansión e influencia) y una nueva centralidad en proceso de desarrollo (figura 3 y Cuadro 1).

La *centralidad principal-tradicional* (y su área de expansión e influencia) se localiza en el Municipio Dr. Manuel Belgrano y constituye una zona claramente delimitada dentro del área urbana. Su proceso de crecimiento y expansión se encuentra históricamente determinado por la influencia de las condiciones topográficas de la región. Desde sus inicios los ríos Grande y *Xibi-Xibi* han jugado, y lo continúan haciendo, un papel preponderante en la ocupación del espacio y la organización de la ciudad (García Moritán, 2001). De modo tal que este tipo de centralidad presenta aspectos históricos, identitarios y simbólicos que se vinculan estrechamente con el origen de la ciudad. En la actualidad concentra un elevado número de equipamientos urbanos (administrativo, comercial, educativo, recreativo y sanitario) que lo posicionan como centro neurálgico del aglomerado. En él, además, se localiza el único *shopping center* de la provincia inaugurado en el año 2009¹⁸.

Dadas estas condiciones, la centralidad tradicional tiene un área de influencia metropolitana (y en muchas ocasiones provincial) en tanto atrae a gran parte de la población del aglomerado y de otras partes de la provincia y actúa como centro de enlace entre las distintas localidades y municipios que lo rodean. Es una zona de convergencia peatonal y vehicular de máximo acceso. Por ella circulan todas las líneas de transporte público de pasajeros que conectan las distintas áreas del aglomerado. Por lo tanto, el tránsito en esta zona es constante e intenso sobre todo durante los días laborables. Al respecto, un asesor inmobiliario explicaba:

El centro no da más, los jujeños a las ocho de la mañana nos metemos todos entre los dos ríos [haciendo alusión a la centralidad tradicional] estamos peor [...]. Todavía en Jujuy ni las oficinas públicas, ni los locales particulares pueden irse del centro [...] hubo intenciones pero no hay caso, todavía no. (E. M., Marcalain Inmuebles, 9/10/2017.)

¹⁸ Los *shopping centers* ofrecen una diversificada mezcla de actividades comerciales y de otros servicios, lideradas por cadenas globales orientadas al consumo (De Mattos, 2010).

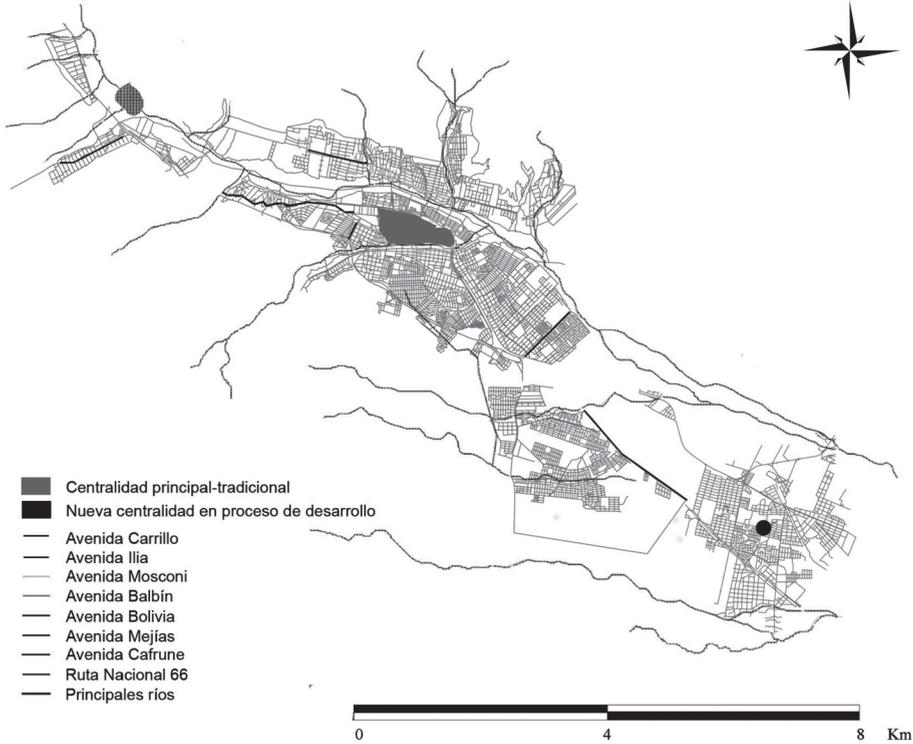


Figura 3. Localización de las áreas con atributos de centralidad y de los corredores comerciales en el aglomerado Gran San Salvador de Jujuy.

Fuente: Código de Planeamiento Territorial y Urbano de San Salvador de Jujuy (2011), Dirección de Planeamiento Urbano, Municipalidad de San Salvador de Jujuy; y trabajo de campo de la autora (2017-2018).

Además, en este centro se está desarrollando, en los últimos años, un proceso de renovación urbana que consiste, siguiendo a Mertins (2003), en un cambio de uso del suelo que incluye generalmente la reurbanización y gentrificación suntuosa de áreas céntricas. Se trata del paso de viviendas unifamiliares a edificios en altura cuyo cambio provoca la intensificación del uso del suelo. Esta área se caracteriza por una función que combina actividades residenciales y comerciales cuya oferta aumenta gradualmente.

La *nueva centralidad en proceso de desarrollo*, por su parte, se localiza en el municipio Palpalá. El origen del área central de este municipio se

remonta a la inauguración definitiva en la década del '50 de la siderúrgica Altos Hornos Zapla que atrajo un elevado número de profesionales y técnicos en busca de nuevas oportunidades laborales¹⁹ y que, a su vez, provocó el desarrollo de un centro de relevancia en el contexto local y metropolitano. No obstante, su proceso de privatización durante fines de los ochenta y principios de los noventa trajo aparejado la pérdida masiva de mano de obra y de este modo un intenso proceso de migración inverso (Bergesio, Golovanevsky y Marcoleri, 2005)²⁰. Esta situación provocó, además, la pérdida de importancia de este municipio en la región y la consecuente desintegración de dicha área central.

En la actualidad esta zona reúne equipamiento comercial y recreativo poco consolidado con una distribución concéntrica reducida. Su área de influencia es local, es decir que está destinada a satisfacer las necesidades de los residentes de su entorno inmediato. En efecto sus habitantes, para poder proveerse de ciertos bienes y servicios, deben concurrir a la centralidad principal del aglomerado. Para ello cuenta con transporte público de pasajeros que lo conecta con distintas áreas de la ciudad.

El desarrollo de esta nueva centralidad implica la recuperación de una subcentralidad urbana (Ciccolella, 2014), teniendo en cuenta su potencial como área factible de ser dotada con atributos de centralidad (Caporossi, 2017). Al respecto, el intendente de Palpalá opinaba:

[...] en Palpalá hay mucha gente que trabaja en San Salvador de Jujuy. Recién ahora se está logrando generar una movida diferente, un crecimiento [...]. En el 2015 no había un supermercado, sesenta mil personas y no había un supermercado [...] y había un solo banco que tenía seis cajeros automáticos para esa población [...]. Hoy ya hay distribuidos más cajeros, y en marzo va a abrir el tercer supermerca-

¹⁹ Como explica Bazán (1992), esto representó la creación de una importante fuente de trabajo para la población del norte argentino y le permitió a la economía jujeña experimentar un sustancial impulso provocado por la acción directa del Estado. Durante el periodo 1960-1970 la población de Palpalá aumentó alrededor del 190% (Bergesio & Marcoleri, 2008). Esta afluencia demográfica multiregional y pluricultural se plasmó en la distribución de la población por barrios que imponía la fábrica.

²⁰ Ante esta situación el gobierno municipal, con el objetivo de controlar la migración interna resultante y superar el aumento del desempleo y subempleo fomentó la actividad microempresarial, incrementó los planes sociales y propició el aumento del empleo público (Bergesio & Marcoleri, 2008).

do, está habiendo un empuje diferente que espero que vaya generando empleo, que vaya generando un circuito económico diferente (P. P., Municipalidad de Palpalá, 8 de octubre de 2017).

Cuadro 1. Identificación de las centralidades en el aglomerado Gran San Salvador de Jujuy.

CENTRALIDAD PRINCIPAL-TRADICIONAL
- Posee aspectos históricos, identitarios y simbólicos vinculados con el origen de la ciudad
- El centro histórico se originó en la década de 1910
- Su crecimiento es limitado por la influencia de las condiciones topográficas (ríos Grande y Xibi-Xibi)
- Actualmente reúne equipamiento administrativo, comercial, educativo, recreativo y sanitario muy consolidado
- La zona central está rodeada por un área de expansión e influencia que contribuyen a su envergadura
- Es el centro neurálgico del aglomerado
- Tiene una organización espacial concéntrica (varios anillos)
- Su área de influencia es metropolitana
- Está atravesando un proceso de renovación urbana (de viviendas unifamiliares a edificios en altura)
NUEVA CENTRALIDAD EN PROCESO DE DESARROLLO
- Posee aspectos históricos vinculados con la actividad industrial (siderúrgica) originada en la década de 1950 (Altos Hornos Zapla)
- La inauguración de la fábrica provocó el desarrollo de un centro de relevancia en el contexto local y metropolitano
- La privatización de la fábrica durante el período 1980-1990 trajo aparejado la desintegración del área central original
- Actualmente el área central reúne equipamiento comercial y recreativa poco consolidado
- Se trata de la recuperación de una subcentralidad urbana
- Tiene una organización espacial concéntrica (uno o dos anillos)
- Su área de influencia es local

Fuente: trabajo de campo de la autora (2017-2018).

Los corredores comerciales como propuestas de descentralización metropolitana

Teniendo en cuenta el actual proceso de crecimiento y expansión del aglomerado Gran San Salvador de Jujuy y el consecuente proceso de

complejidad que caracteriza a la centralidad principal-tradicional, en el año 2011 se sancionó el Código de Planeamiento Territorial y Urbano de San Salvador de Jujuy (2011). En el mismo se estableció, entre múltiples aspectos:

la definición de nuevas centralidades para equilibrar ambiental y políticamente el funcionamiento de la ciudad/territorio, aproximando la población a los equipamientos y servicios que ofrezcan nuevas oportunidades educativo/culturales, de participación, comerciales, administrativas y de servicios, para disminuir el estrés urbano y sobre todo la actual dependencia del área central de los sectores más alejados (art. 7, inciso b).

Para su desarrollo en el código se propuso ejecutar distintos proyectos entre los que se resalta la “promoción de corredores comerciales” que son definidos como “calles o avenidas en donde se localizan primordialmente los usos comerciales, administrativos y de servicios de abastecimiento del sector o barrio” (art. 17, inciso h). Como explicaba un funcionario de la municipalidad “[...] la idea fue generar nuevas centralidades en la ciudad para descongestionar un poco la mega actividad del área central [...], se optó por que las áreas principales de edificación sean corredores comerciales definidos en el código de planeamiento” (E. C., Secretaría de Ordenamiento Territorial y Vivienda, Ministerio de Infraestructura, Servicios Públicos, Tierra y Vivienda, 10/10/2017). En tanto otro entrevistado agregaba:

el plan estratégico plantea una generación de nuevas centralidades [...]. Hoy San Salvador de Jujuy tiene catorce centros de participación vecinal y cuatro centros de integración comunitaria, son espacios donde se hacen cumpleaños de quince, velorios, actividades de todo tipo. Además, hay siete centros culturales de los cuales cinco están en los barrios, no están en el centro. O sea que hay una descentralización (G. M., Instituto de Vivienda y Urbanismo de Jujuy, 9 de octubre de 2017).

En estas entrevistas se advierte que el proceso de descentralización propuesto no considera la instalación de equipamientos urbanos como oficinas administrativas, educativas, sanitarias y bancarias, entre otras. Idea que se refuerza cuando se explica:

[...] reconvertir algunas áreas a través del desarrollo económico local que crea puestos de trabajo con la instalación de bares, confiterías, panaderías, comercios [...] y que de ultima se complemente con lo otro [refiriéndose a las sedes de oficinas públicas] (E. C., Secretaría de Ordenamiento Territorial y Vivienda, Ministerio de Infraestructura, Servicios Públicos, Tierra y Vivienda, 10/10/2017).

El código establece ocho corredores comerciales distribuidos en distintos barrios de la ciudad con características e indicadores urbanísticos particulares (figura 3). No obstante, en dicho documento no se especifica la manera en que éstos fueron seleccionados. Ante esta situación, desde el gobierno se explicó que:

en la gestión municipal se decidió la necesidad de definir estos corredores comerciales para ver como reaccionaba el mercado inmobiliario a este tipo de licitación, para ver vocaciones urbanas. A priori podíamos especular y de hecho se hizo, se especuló y ahí están (E. C., Secretaría de Ordenamiento Territorial y Vivienda, Ministerio de Infraestructura, Servicios Públicos, Tierra y Vivienda, 10/10/2017).

En esta explicación se advierte que, pese a existir un documento que regule el ordenamiento territorial y urbano, su implementación pone en evidencia la falta de consulta en el proceso de planificación. En este sentido la lógica de acción implementada por el estado para llevar a cabo la descentralización metropolitana y disminuir la presión urbana en el centro principal, parece no tener en cuenta las necesidades concretas de la población.

En efecto, la población a la que pretenden servir dichos corredores comerciales varía entre los 3000 habitantes como es el caso del corredor Cafrune hasta los 69000 habitantes como en el caso del corredor Alto Comedero (Cuadro 2). Asimismo, en este cuadro se pone en evidencia la diferencia poblacional existente entre los distintos barrios seleccionados. Alto Comedero no sólo es el barrio más poblado, sino que además concentra en la actualidad, la mayor cantidad de asentamientos informales y obras de vivienda pública, motivo por el cual se lo llama la *ciudad de los pobres* (Boldrini y Malizia, 2017). En este sentido la política de descentralización metropolitana propuesta en el código, en lugar de promover la instalación de un corredor comercial en este barrio, debiera propiciar la instalación de una nueva centralidad que conjugue la concentración

de funciones urbanas y la concentración de actividades de manera integradora. Esta situación no sólo contribuiría a disminuir la presión en el área central, sino que, además y sobre todo, beneficiaría a la población del sector más vulnerable del aglomerado.

En la actualidad seis de estos corredores podrían ser definidos como áreas con concentración de actividades (Castañeda, Malizia y Boldrini, en prensa) en tanto tienen una ubicación estratégica en la ciudad ya que están orientadas a satisfacer, principalmente, las necesidades inmediatas de sus residentes más próximos. Mientras que las otras dos áreas carecen de un centro de actividades definido puesto que no poseen, prácticamente, equipamiento e infraestructura urbana de relevancia y los escasos servicios identificados están distribuidos en forma dispersa²¹. En todos los casos, los residentes de estas zonas se ven obligados a desplazarse, cotidianamente, hacia la centralidad principal-tradicional del aglomerado para llevar cabo trámites y actividades y proveerse de los bienes y servicios que le son necesarios.

Cuadro 2. Localización por barrio de los corredores comerciales y población estimada (2010).

Corredores comerciales	Barrio	Población	Tipo de área
Avenida Carrillo	Ciudad de Nieva	7.164	con concentración de actividades
Avenida Ilia	Los Perales	6.171	con concentración de actividades
Avenida Mosconi	Chijra	10.327	con concentración de actividades
Avenida Balbín	Bajo la Viña	11.403	con concentración de actividades
Avenida Bolivia	Los Huaicos	4.233	sin centro de actividades definido
Avenida Mejías	Malvinas	13.041	con concentración de actividades
Avenida Cafrune	Villa Jardín de Reyes	3.012	sin centro de actividades definido
Ruta Nacional 66	Alto Comedero	69.070	con concentración de actividades

Fuente: Dirección Provincial de Estadística y Censos, Jujuy, 2010; trabajo de campo de la autora (2017-2018).

²¹ Verduzco Chávez (1990: 294) define a estos sectores como “áreas no centrales” ya que poseen una baja concentración de locales comerciales y de servicios.

Conclusiones

La centralidad en el contexto urbano se refiere, en términos generales, a un área que reúne características funcionales, estructurales y visuales determinadas y forma parte de la mayoría de las ciudades latinoamericanas. En este sentido, entender, promover y desarrollar las centralidades implica tener en cuenta las necesidades, individuales y colectivas, inherentes a la sociedad urbana. Como expresa Caporossi (2017) son una excelente herramienta para motorizar diversos procesos de desarrollo en torno a planes y programas integrales que tengan en cuenta las lógicas de la comunidad, el mercado y el Estado. Para ello, los mecanismos de participación deben estar presentes en todo el proceso y no sólo como instancias formales de cogestión. En el marco de la planificación urbana y territorial, el fortalecimiento de los actores sociales y de las organizaciones de base territorial posibilita articular el tejido urbano con el tejido social, propiciando así la conformación de ciudades inclusivas.

En el aglomerado Gran San Salvador de Jujuy, al igual que en muchas ciudades latinoamericanas, la intensificación de los procesos de metropolización junto con la profundización de la desigualdad, fragmentación y segregación socio-espacial han dado lugar a la conformación de un territorio cada vez más complejo. En este sentido, la identificación de las áreas con atributo de centralidad debe tener en cuenta que en la configuración del área metropolitana entran en juego distintas dinámicas socio-espaciales inherentes a su devenir histórico y que inciden en la configuración y expansión actual de su territorio.

Las asimetrías de consolidación en los niveles de cobertura de los equipamientos urbanos, entre la centralidad principal-tradicional, la nueva centralidad en proceso de desarrollo y los corredores comerciales ponen en evidencia la vulnerabilidad existente en las distintas partes del aglomerado. El proceso de descentralización metropolitano actual no es suficiente para cubrir las necesidades de todos sus habitantes, de modo tal que muchos de ellos deben continuar trasladándose a la centralidad principal para adquirir determinados bienes y servicios. Para contrarrestar esta situación es fundamental ampliar y/o modificar los patrones de localización de los equipamientos y servicios urbanos asociadas al bienestar social, las cuales en definitiva son los que generan una mayor calidad de vida de la población y permiten una disminución de la brecha existente en la desigualdad socio-espacial.

Referencias bibliográficas

- ABBA, A. (2010). *Metrópolis Argentinas: Agenda política, institucionalidad y gestión de las aglomeraciones urbanas interjurisdiccionales*. Buenos Aires: Editorial Café de las ciudades.
- ARRIAGADA, C. (2000). Pobreza en América Latina: Nuevos escenarios y desafíos de políticas para el hábitat urbano. *Serie medio ambiente y desarrollo*, 27.
- BARANGER, D. (1992). *Construcción y análisis de datos. Una introducción al uso de técnicas cuantitativas en la Investigación Social*. Misiones: Editorial Universitaria.
- BAZÁN, A. R. (1992). *El Noroeste y la Argentina contemporánea (1853-1992)*. Buenos Aires: Editorial Plus Ultra.
- BERGESIO, L. y GOLOVANEVSKY, L. (2010). Ferroviarios y Zapleros en Jujuy: De la seguridad social a la inestabilidad laboral. *Revista de estudios regionales y mercado de trabajo*, 6, 7-41.
- BERGESIO, L. y MARCOLERI, M. E. (2008). De siderúrgica a turística: Breve historia ocupacional de la ciudad de Palpalá (Jujuy-Argentina). *Revista de estudios regionales y mercado de trabajo*, 4, 45-72.
- BERGESIO, L., GOLOVANEVSKY, L y MARCOLERI, M. E. (2005). *Desempleo y pobreza en el conurbano jujeño. Los casos de Palpalá y Alto Comedero*. Ponencia presentada en el Seminario Trayectos y Territorios del Desempleo. Sus efectos sobre los espacios regionales y locales.
- BELLET SANFELIU, C. y LLOP TOMÉ, J. M. (2004). Miradas a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias. *Geo Crítica/Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, VIII(165).
- BEUF, A. (2010). Nuevas centralidades y acceso a la ciudad en las periferias bogotanas. *Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines*, 40(1), 147-178.
- BOLDRINI, P. y MALIZIA, M. (2017). Urbanizaciones informales: dinámicas y procesos de desarrollo en ciudades intermedias. Los casos del Gran San Salvador de Jujuy y Gran San Miguel de Tucumán (Noroeste Argentino). *Cuaderno Urbano*, 23(23), 85-106.
- BOLSI A. y PAOLASSO P. (Comps.). (2009). *Geografía de la pobreza en el Norte Grande Argentino (237-246)*. Tucumán: UNT-CONICET.

- BOLSI, A. y MEICHTRY, N. (2006). Territorio y pobreza en el Norte Grande Argentino. *Scripta Nova*, X(218).
- CAMAGNI, R. (2010). *Economía Urbana*. España: Editorial INO Reproducciones S.A.
- CAPOROSSI, C. (2017). *Las centralidades barriales en la planificación urbana. Barrios pericentrales de Córdoba: el caso de San Vicente*. Buenos Aires: Editorial Café de las ciudades.
- CARRIÓN, F. (1987). *Quito: crisis y política urbana*. Ecuador: Editorial El Conejo.
- CARTER, H. (1983). *El estudio de la Geografía Urbana*. España: Editorial Instituto de Estudios de Administración Local.
- CASTAÑEDA, A. L. (2018). *Metodología de detección de umbrales ambientales en base a los servicios urbanos. Un aporte a la evaluación del área metropolitana de Tucumán*. (Tesis doctoral). Universidad Nacional de Tucumán, Facultad de Filosofía y Letras, Tucumán, Argentina.
- CASTAÑEDA, A. L., MALIZIA, M. y BOLDRINI, P. Las centralidades como expresión de la desigualdad urbana. En MALIZIA M., BOLDRINI P. y PAOLASSO P. (Comp.), *Hacia otra ciudad posible. Transformaciones urbanas recientes en el aglomerado Gran San miguel de Tucumán*. Buenos Aires: Café de las ciudades, en prensa.
- CICCOLELLA, P. (2014). *Metrópolis latinoamericanas: más allá de la globalización*. Buenos Aires: Café de las ciudades.
- CICCOLELLA, P. (2012). Revisitando la metrópolis latinoamericana más allá de la globalización. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, 8, 9-21.
- MUNICIPALIDAD DE SAN SALVADOR DE JUJUY. (2011). Código de Planeamiento Territorial y Urbano de San Salvador de Jujuy, Dirección de Planeamiento Urbano.
- DE MATTOS, C. (2010). Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina. De la ciudad a lo urbano generalizado. *Revista de Geografía Norte Grande*, 47, 81-104.
- DE MATTOS, C. (2006). Modernización capitalista y transformación metropolitana en América Latina: cinco tendencias constitutivas. En GERAIGES DE LEMOS A. I., ARROYO M., SILVEIRA M. L. (Comps.), *América Latina: cidade, campo e turismo*. San Pablo: CLACSO.

- DE MATTOS, C. (2004). Santiago de Chile: metamorfosis bajo un nuevo impulso de modernización capitalista. En DE MATTOS C., DUCCI M. E., RODRÍGUEZ A. y YÁÑEZ WARNER G. (Eds.), *Santiago en la globalización. ¿Una nueva ciudad?* Chile: Ediciones Sur-Eure Libros, 17-45.
- DE MATTOS, C. (2002). *Redes, nodos y ciudades: transformación de la metrópoli latinoamericana*. Chile, III Maestría en impactos territoriales de la globalización en ámbitos periféricos y centrales, Santiago de Chile: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Diseño y Urbanismo, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- DERYCKE, P. (1983). *Economía y planificación urbanas*. España: Editorial Instituto de Estudios de Administración Local (Colección Nuevo Urbanismo).
- FUCHS, P. (1994). Ciudades medianas y gestión urbana en América Latina. En PUNCEL, C. (Ed), *Las ciudades de América Latina: problemas y oportunidades (Colección Oberta)* (pp. 35-71). Valencia: Universidad de Valencia.
- GARCÍA MORITÁN, M. (2001), *La Tacita de Plata ¿una ciudad para todos?*, Inédito.
- GARCÍA MORITÁN, M. y CRUZ, B. (2012). Comunidades originarias y grupos étnicos de la provincia de Jujuy. *Población & Sociedad*, 19(2), 155-173.
- GOLOVANEVSKY, L. (2007). *Vulnerabilidad y transmisión intergeneracional de la pobreza. Un abordaje cuantitativo par Argentina en el siglo XXI*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires-FCE.
- GOLOVANEVSKY, L. y SCHORR, M. (2013). Estructura productiva y distribución del ingreso en Jujuy en la primera década del siglo XXI: el círculo vicioso del subdesarrollo. *Revista Interuniversitaria de Estudios Territoriales*, 11-44.
- GOODALL, B. (1977). *La economía de las zonas urbanas (Colección Nuevo Urbanismo)*. España: Instituto de Estudios de Administración Local.
- GREENE, M. y SOLER, F. (2004). Santiago: de un proceso acelerado de crecimiento a uno de transformaciones. En DE MATTOS, C., DUCCI M. E., RODRÍGUEZ A. y YÁÑEZ WARNER G. (Eds.), *Santiago en la globalización. ¿Una nueva ciudad?* (pp. 47-84). Chile: Ediciones Sur-Eure Libros.

- GUBER, R. (2009). *El salvaje metropolitano*. Buenos Aires: Legasa.
- HAESBAERT, R. (2013). Del mito de la desterritorialización a la multiterritorialidad. *Cultura y representaciones sociales*, 8(15), 9-42.
- HARVEY, D. (1998). *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Buenos Aires: Amorrortu editores.
- HIERNAUX, D. (2006). Repensar la ciudad. La dimensión ontológica de lo urbano. *Liminar. Estudios Sociales y Humanísticos*, 4(2), 7-17.
- JANOSCHKA, M. (2011). Geografías urbanas en la era del neoliberalismo. Una conceptualización de la resistencia local a través de la participación y la ciudadanía urbana. *Investigaciones Geográficas. Boletín del Instituto de Geografía*, 76, 118-132.
- JANOSCHKA, M. (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. *Eure*, 28(85), 11-29.
- LINK, F. (2008). De la policentralidad a la fragmentación en Santiago de Chile. *Centro-h*, 2, 13-24.
- MALIZIA, M. (2011). *Countries y barrios privados en el Gran San Miguel de Tucumán. Efectos y contrastes sociales*. Universidad Nacional de Tucumán-FFyL, Tucumán, Argentina.
- MALIZIA, M., BOLDRINI, P. y DEL CASTILLO, A. Crónica de una fragmentación anunciada. Procesos de expansión y modelo urbano para el aglomerado Gran San Salvador de Jujuy (noroeste argentino). En PAOLASSO P.; LONGHI F. y VELÁZQUEZ G. (Coord.), *Desigualdades y fragmentación territorial en la argentina durante la primera década del siglo XXI*, en prensa.
- MAYORGA, M. (2013). *Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura*. Barcelona: Universidad Politécnica de Cataluña.
- MERTINS, G. (2009). Megacities in Latin America: informality and insecurity as key problems of governance and regulation. *Die Erde*, 140(4), 391-402.
- MERTINS, G. (2003). Transformaciones recientes en las metrópolis latinoamericanas y repercusiones espaciales. En LUZÓN J. L., STADEL C. y BORGES C. (Comps.), *Transformaciones regionales y urbanas en Europa y América Latina* (pp. 191-208). Barcelona: Universitat Barcelona.

- MERTINS, G. (1995). *La diferenciación socio-espacial y funcional de ciudades intermedias latinoamericanas: ejemplos del noroeste argentino*. En Actas del I Congreso de Investigación Social. Región y Sociedad en Latinoamérica. Su problemática en el noroeste argentino.
- PAOLASSO, P.; MALIZIA, M. y LONGHI, F. (2011). Vulnerabilidad y segregación socio-espacial en el Gran San Miguel de Tucumán (Argentina). En VERGARA DURÁN A. (Ed.), *Vulnerabilidad en grandes ciudades de América Latina* (pp. 50-71). Colombia: Ediciones Uninorte.
- PORTES, A., ROBERTS, B. y GRIMSON, A. (2005). *Ciudades latinoamericanas. Un análisis comparativo en el umbral del nuevo siglo*. Buenos Aires: Prometeo.
- PRADO RÍOS, L. (2001). La centralidad urbana. En CARRIÓN F. (Eds.), *La ciudad construida. Urbanismo en América Latina* (pp. 289-295). Ecuador: FLACSO.
- PRÉVÔT SCHAPIRA, M. (2001). Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades. *Perfiles Latinoamericanos*, 19, 33-56.
- SASSEN, S. (2007). *Una sociología de la globalización*. Buenos Aires: Katz.
- SASSONE, M. S. (2000). Reestructuración territorial y ciudades intermedias en Argentina. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, XXXII(123), 57-92.
- SOUZA MINAYO, M. C. (Comp.) (2004). *Investigación social. Teoría, método y creatividad*. Buenos Aires: Lugar editorial.
- TAYLOR, S. J. y BODGAN, R. (1990). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación. La búsqueda de significados*. Buenos Aires: Paidós.
- TELLA, G. (2005). Rupturas y continuidades en el sistema de centralidades de Buenos Aires. En WELCH GUERRA M. (Ed.), *Buenos Aires a la deriva: transformaciones urbanas recientes* (pp. 29-73). Buenos Aires: Biblos.
- TISNÉS, A. (2012). Análisis de la mortalidad en la ciudad de Tandil utilizando Sistemas de Información Geográfica. *Revista Universitaria de Geografía*, 21(1).
- USACH, N. y GARRIDO YSERTE, R. (2009). Globalización y ciudades en América Latina: ¿Es el turno de las ciudades intermedias en la

- Argentina? *Documento y aportes administración pública y gestión estatal*, 13, 7-38.
- VALENZUELA AGUILERA, A. (2002). Las nuevas centralidades. Fragmentación, espacio público y ciudadanía. En CABRALES BARAJAS L. F. (Comp.), *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas* (pp. 31-64). México: Universidad de Guadalajara-UNESCO.
- VAPÑARSKY, C. A. (1995). Primacía y macrocefalia en la Argentina: la transformación del sistema de asentamiento humano desde 1950. *Desarrollo Económico*, 35(138), 227-254.
- VASILACHIS DE GIALDINO, I. (Coord.) (2006). *Estrategias de Investigación cualitativa*. Barcelona: Gedisa editorial.
- VELÁZQUEZ, G., MIKKELSEN, C., LINARES, S. y CELEMÍN, J. P. (2014). *Calidad de vida en la Argentina: ranking del bienestar por departamentos (2010)*. Tandil: Universidad Nacional del Centro.
- VELTZ, P. (1999). *Mundialización, ciudades y territorio*. Barcelona: Ariel.
- VERDUZCO CHÁVEZ, B. (1990). Centralidad urbana y patrones recientes de localización comercial y de servicios en Tijuana. *Revista de Estudios Demográficos y Urbanos*, 2(14), 275-308.
- YUNI, J. A. y URBANO, C. A. (2006). *Técnicas para investigar y formular proyectos de investigación* (vol. II). Buenos Aires: Editorial Brujas.