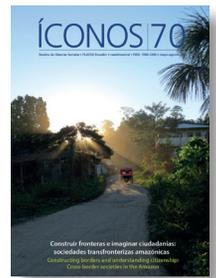


Integración sociourbana en la Patagonia argentina: producción material y experiencias

*Socio-Urban integration in Argentinean Patagonia:
Material production and experiences*



 Dra. Paula Ferrari. Investigadora, Instituto Patagónico de Ciencias Sociales y Humanidades, Centro Nacional Patagónico (Argentina). (mapaulaferrari@yahoo.com.ar) (<https://orcid.org/0000-0002-1437-1182>)

Recibido: 02/09/2020 • Revisado: 29/10/2020
Aceptado: 12/01/2021 • Publicado: 01/05/2021

Resumen

Desde 1970 la ciudad de Puerto Madryn, en la Patagonia argentina, ha experimentado un notorio crecimiento demográfico y urbano, caracterizado por ciertas prácticas de producción de la ciudad que fomentan condiciones desiguales de acceso al suelo y la vivienda, y promueven la segregación socioterritorial y sociourbana. El Barrio Nueva Chubut es producto de estos procesos. En este artículo, se analiza la integración sociourbana de este barrio popular, considerando la producción material y las experiencias de sus habitantes. A partir de relatos de prácticas y sentidos territoriales, se busca comprender cómo es vivida y experimentada la integración sociourbana del sector desde dos categorías principales: el andamiaje material de esa integración y el sentido de pertenencia y los lazos sociales que unen a la comunidad con la ciudad. Se plantea un diseño exploratorio con enfoque metodológico cualitativo que se asienta en la revisión de bibliografía, normativas y el análisis de entrevistas en profundidad a pobladores y referentes barriales. La integración plena y efectiva del barrio lejos está de efectivizarse. Sus propios habitantes constituyen los principales artífices de la misma con sus luchas y prácticas desde su espacio cotidiano; dichas prácticas permiten el reconocimiento de derechos ciudadanos que no están garantizados, como el derecho a un hábitat digno.

Descriptores: ciudad; desigualdades; experiencias; integración; Puerto Madryn; segregación.

Abstract

Starting in 1970, the city of Puerto Madryn –located in the Argentinian Patagonia– has experienced a major surge of urban and demographic growth. This expansion has been accompanied by certain urban development practices which have resulted in severe inequalities in the access to land and housing. In turn, this had the effect of worsening both social territorial and social urban segregation. The Nueva Chubut neighborhood is a product of the above developments. This article analyzes the socio urban integration of this low income quarter. Due account is given to the material production and the experiences of its inhabitants. Based on stories about practices and meanings associated with place, an attempt is made to understand how the integration of social groups to the neighborhood is achieved. Two major categories are employed in this exploration: the material scaffolding supporting this integration, and the feelings of belonging associated to the social bonds that link the local community to the rest of the city. The research uses a qualitative exploratory design, based on bibliographical research, the investigation of legal norms and in-depth interviews with residents and neighborhood leaders. Results reveal that a full and effective integration of the quarter is far from accomplished. The inhabitants themselves, their struggles and practices in everyday life, are the main driving force of this incorporation. These practices pave the way for the recognition of previously neglected citizen rights, such as the right to a decent habitat.

Keywords: city; inequality; experiences; integration; Puerto Madryn; segregation.

1. Introducción

Determinados individuos y colectivos reclaman el derecho a ocupar un lugar social y simbólico en condiciones de igualdad, en términos del reconocimiento de las diferencias en el acceso a los bienes, servicios y beneficios de habitar en el ámbito urbano. Con este interés, se analizan los sentidos dados a los lugares donde la gente habita, se vincula y se traslada cotidianamente, poniendo especial énfasis en aquellos espacios donde la precariedad y la desigualdad en el habitar urbano son el denominador común. Indagar los modos en que los protagonistas centrales de esta problemática experimentan dificultades en el acceso a la tierra, la vivienda y los servicios urbanos se deriva de un interrogante central: ¿cómo observan y viven la ciudad quienes habitan un espacio situado fuera de lo que habitualmente es reconocido como ciudad?

El acceso a ciertos bienes y servicios urbanos se constituye en un problema cotidiano para muchas familias, y “su ausencia y lucha por obtenerlos o suplirlos forman

Figura 1. Localización de la ciudad de Puerto Madryn, Patagonia argentina



Elaboración propia.

parte relevante de las distintas narrativas de la vida en la periferia” (Segura 2015, 72). Este conjunto de problemas, expectativas y prácticas vinculadas a lo que implica establecerse y vivir en la periferia se convierte para muchos sujetos en sus experiencias de acceso a la ciudad, atravesadas por desigualdades y dificultades. Se observa, entonces, que las vivencias y representaciones urbanas se construyen desde diversos lugares y posibilidades, arraigadas en modos diferentes de vida, que en ocasiones asumen la diferencia entre ciudad y periferia, como espacios distantes, separados o ajenos.

Puerto Madryn, ciudad intermedia ubicada al nordeste de la provincia de Chubut en la Patagonia argentina (figura 1), viene experimentando desde comienzos de 1970 un crecimiento demográfico y urbano sostenido. En este proceso han influido políticas de asentamiento por actividades productivas, lo cual generó un flujo migratorio significativo.

La instalación de industrias en los años 60 y 70 produjo un crecimiento demográfico exponencial con una migración importante de personas de diverso origen. Algunas provenían de las zonas rurales de la provincia como consecuencia del estancamiento de la economía lanar desde los años cincuenta. Otras eran migrantes del norte del país y de países limítrofes, en especial de Chile y Bolivia (Kaminker 2016).

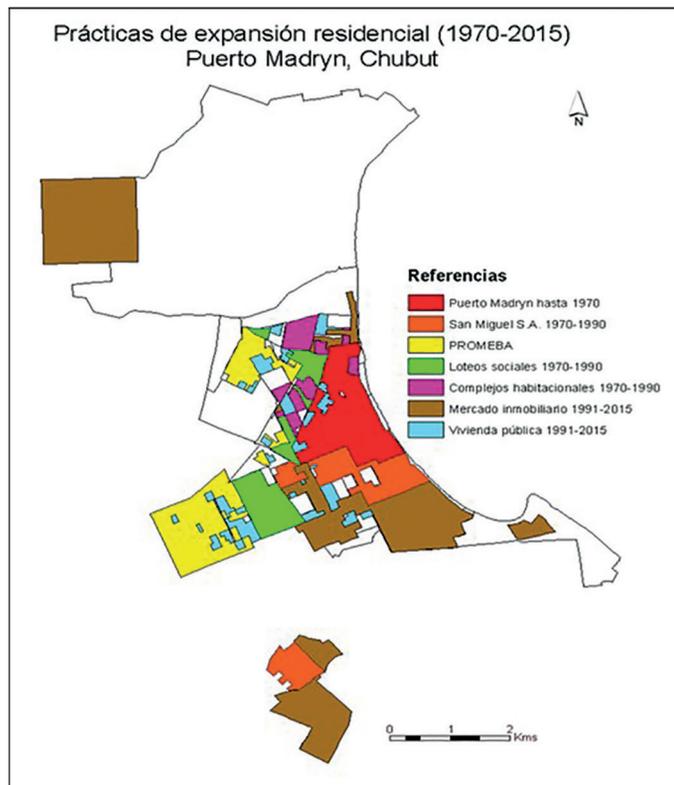
Asimismo, en los años 70, la instalación de la Planta de Aluminio Argentino Sociedad Anónima (ALUAR SAIC) modificó sustancialmente la ciudad a partir de una serie de obras de infraestructura, entre ellas el armado de un puerto industrial de aguas profundas, y la construcción de viviendas y escuelas para trabajadores y sus familias. En consecuencia, en diez años Puerto Madryn cambió no solo su configuración poblacional, sino también su trama urbana (Kaminker y Ortiz Camargo 2016). Por otro lado, luego de la instalación de ALUAR, la industria pesquera comenzó a adquirir importancia económica y a consolidarse como actividad entre fines de la década de los 70 y principios de los 80. Ya en los años 90, el crecimiento del turismo y los servicios constituyeron los motores económicos de la continuidad del mercado crecimiento productivo y demográfico (Kaminker 2016).

En el crecimiento sostenido iniciado en los años 70, en términos demográficos y urbanos, predominaron prácticas excluyentes de acceso al suelo y a la vivienda para ciertos sectores sociales. Estas prácticas no eran nuevas: estuvieron presentes desde los orígenes de la ciudad alrededor de 1889. Kaminker (2016) señala que en los primeros años de su fundación fueron la iniciativa privada y la rentabilidad de la venta de tierras los factores que impulsaron la lenta expansión urbana. La llegada del ferrocarril, por un lado, posibilitó un asentamiento estable en Puerto Madryn y, por otro, que las condiciones de los contratos de concesión y las propiedades otorgadas a la empresa sentaran las bases para el control privado del mercado de tierras urbanas y rurales cercanas al pueblo. Como señala este autor “el hecho paradigmático fue que la empresa que loteaba planificara la forma que tendría la ciudad y su trama en 1906” (Kaminker 2016, 45).

Esta forma de urbanización, donde el dueño privado de tierras rurales impone las condiciones de la expansión, se institucionalizó con el correr de las décadas y sus principales condicionantes influyeron en la configuración que adquirió Puerto Madryn como pueblo por aquellos años (Kaminker 2016). Más allá de la identidad ferroviaria que forma parte del pasado madrynense, su origen asociado a este proyecto determinó que los intereses privados definieran el trazado de una parte considerable del pueblo. Los dueños de la tierra –en primer término, la empresa que gestionaba el ferrocarril, después pequeños ganaderos que devendrían en terratenientes de la región– fueron los agentes centrales de la expansión de la ciudad. Esta concentración de la propiedad de la tierra constituye uno de los elementos que dejó como legado el Madryn portuario y ferroviario al actual Madryn industrial y turístico (Kaminker 2016).

El proceso de expansión urbana acelerada de la ciudad evidencia dos etapas diferenciadas. Una de expansión planificada, entre los años 70 y los 90, en la cual el Estado se ha desempeñado como planificador principal del proceso, mediante el impulso en la construcción de complejos habitacionales y el fomento de loteos para sectores

Figura 2. Configuración socioresidencial de Puerto Madryn



Fuente: Kaminker (2016, 214).

medios y altos, y en menor medida, de loteos sociales. Otra, a partir de los 90, en la cual se descentralizan las prácticas de distribución y expansión del suelo y la vivienda, y aparecen múltiples actores en el impulso principalmente de loteos privados –rubro que mayor crecimiento experimentó a partir de esos años–. Este escenario determinó condiciones cada vez más restrictivas de acceso a la residencia para sectores sociales de menores ingresos, consolidando en paralelo marcados procesos de segregación socioterritorial (Kaminker y Laztra 2015).

Como puede observarse en la figura 2, actualmente la configuración socioterritorial de la ciudad acentúa la distinción entre un centro y sur para las clases medias y altas, y un norte y noroeste para las clases populares, con marcados rasgos diferenciales de acceso a determinados bienes y servicios urbanos. Los actores principales en las prácticas excluyentes de acceso al suelo y la vivienda siguen siendo el sector privado –inmobiliario, grupos empresarios constructores, firma San Miguel– y el Estado.

Figura 3. Ubicación del Barrio Nueva Chubut, Puerto Madryn



Elaboración propia sobre imagen de Google Earth.

El Barrio Nueva Chubut es producto de estos procesos de exclusión y segregación sociourbana. Iniciado a partir de toma de tierras en el año 2003, se fue configurando a partir de un conjunto de asentamientos autodenominados por sus habitantes (ver figura 3), quienes fueron generando diversas transformaciones en relación con la producción material del espacio, y persistiendo desde diversas prácticas en la lucha por ese espacio producido (Ferrari 2020).

Las tomas iniciales se realizaron gracias a la voluntad, persistencia y organización de un grupo de familias que fueron ocupando la tierra, colaborando entre sí en el proceso de autoconstrucción de sus viviendas, monitoreando y advirtiéndose sobre las probables usurpaciones por parte de otras familias, y colaborando en el acceso

a las tomas de electricidad y agua (Ferrari 2018). La ocupación se fue organizando entre las propias familias, que iban siguiendo el trazado de las calles aledañas al barrio contiguo.

No obstante, el Estado ha tenido su intervención en el proceso de producción del sector, principalmente acompañando en algunos momentos durante las tomas iniciales, y asesorando sobre los sitios óptimos para la instalación. El motivo central de su intervención radicó en garantizar la factibilidad de concreción de las obras de servicios públicos que se iniciarían en el año 2015 con el Programa de Mejoramiento de Barrios (PROMEBA), legitimando de esta manera la participación del Estado como agente potenciador de informalidad urbana (Kaminker y Velásquez 2015).

El PROMEBA y el Decreto Nacional n.º 358/2017 de Barrios Populares se constituyen en políticas públicas que dieron lugar al inicio de un proceso tendiente a la integración social y urbana de estos sectores caracterizados por la informalidad, precariedad y restricciones en el acceso a muchos beneficios del “habitar” la ciudad. Sin embargo, estas prácticas e instrumentos estatales, si bien tienen como propósito integrar social y territorialmente la ciudad, demuestran claras deficiencias en la concreción plena y real de garantizar el derecho de acceso a la ciudad para todas las personas. En este sentido, el objetivo del artículo es analizar el proceso de integración sociourbana del Barrio Nueva Chubut abordando la producción material y las experiencias y sentidos dados por sus habitantes. Resulta clave abordar el componente subjetivo-intersubjetivo de quienes residen en sectores marginados social y territorialmente, para comprender que las experiencias de vivir o sentirse parte de la ciudad no solo se basan en la producción de materialidad, sino también en aspectos simbólicos y de garantía de derechos.

2. Derecho a la ciudad y desigualdades

Las dimensiones de territorio y ciudadanía se ven reflejadas en un derecho de gran relevancia y actualidad: el derecho a la ciudad. Este abarca una serie de variables territoriales que se relacionan con la integración y la segregación sociourbana, y que rebasan la unidad de la vivienda, como son la movilidad, accesibilidad, equipamiento educativo, de salud, recreación y espacio público. Atraviesa el debate sobre lo público porque alude al derecho de todos y todas:

al lugar real y simbólico de la centralidad, de la comunicación e información, de la movilidad, de la belleza del entorno, de la calidad de vida, de la inserción en la ciudad formal, de la autonomía en el gobierno, del conocimiento histórico, arquitectónico, sociocultural y patrimonial (Ramírez Kuri 2014, 19).

Los estudios sobre fenómenos de segregación y sus expresiones sociales y territoriales adquieren relevancia en las discusiones sobre desigualdad y ciudad. En el contexto de la ciudad latinoamericana, Bournazou (2014) identifica la pobreza como una de las facetas de la segregación espacial, derivada en buena medida de la desigualdad multidimensional distributiva de bienes públicos en el territorio. Argumenta que la pobreza territorial se expresa en el acceso deficiente y desigual de ciertos grupos sociales al equipamiento urbano básico (educación, salud y recreación) y a la ciudad en su conjunto, lo cual restringe el desarrollo pleno de la ciudadanía. Las formas de inequidad territorial¹ –en el sentido de Guisande y Pollera (2019)– se manifiestan tanto en el nivel de la vivienda como en el del entorno inmediato, es decir, en el desigual acceso a bienes de consumo colectivo: equipamiento, servicios y accesibilidad física.

En las ciudades medias en expansión –como es el caso de Puerto Madryn– y en aquellas de gran tamaño se observa que el aumento de la dimensión urbana (física y demográfica) está acompañado por una mayor fragmentación y dispersión de su territorio. La cantidad de espacios intersticiales vacíos aumenta y paralelamente surgen grandes reservas de suelo en la periferia. Este proceso se traduce en un mayor incremento relativo de la mancha urbana en comparación con el aumento demográfico. Este fenómeno no solo acentúa las desigualdades, sino que empeora las condiciones de vida de los sectores social y económicamente más vulnerables, que viven en su mayoría en las zonas urbanas periféricas (Bournazou 2014).

Manuel Castells (1972, 287) define la segregación como “la tendencia a la organización del espacio en zonas con fuerte homogeneidad social interna y fuerte disparidad social entre ellas; esa disparidad debe ser entendida no solo en términos de diferencia, sino también de jerarquía”. Bajo esta perspectiva la homogeneidad social se señala como la dimensión central de la segregación espacial.

Por su parte, Bournazou (2014) afirma que en la ciudad actual la segregación espacial, entendida como composición social diferenciada del territorio, forma parte de su naturaleza. Sea por las modalidades de su expansión física o por la diversidad y heterogeneidad entre sus habitantes, el autor sostiene que cierto tipo de segregación parece inevitable. El agrupamiento y la separación física entre individuos de un mismo rasgo social, independientemente del tipo de rasgo, representan en sí un fenómeno que podría caracterizarse como algo esperado. Las diferencias y la heterogeneidad son características de lo urbano. Sin embargo, estas prácticas en cierta medida naturalizadas o en ocasiones consideradas constitutivas del hacer y producir suelo y vivienda, y como tales determinantes de segregación, no deberían obturar la responsabilidad estatal de garantizar el derecho de acceso a condiciones igualitarias del hábitat.

Por otro lado, no todos los espacios con altas concentraciones relativas de un grupo social particular se asocian con situaciones problemáticas. Los problemas empiezan

1 La inequidad en términos de producción de injusticias en el territorio.

cuando alguno de ellos se vuelve exclusivo o excluyente del resto de la estructura urbana, y se acompañan con realidades críticas para sus habitantes, su entorno próximo y la ciudad en su conjunto. Estos espacios no se distinguen del resto simplemente por sus rasgos diferentes, sino que se caracterizan por la discriminación, jerarquización, desigualdad y asimetría (Lefebvre 2003).

El proceso de segregación en las ciudades incluye también a la población de mayores recursos económicos, que elige autosegregarse con el cierre de calles y seguridad privada, lo que genera un autoencierro que segmenta a ese grupo de población. Para los pobres urbanos, la segregación está determinada por condiciones de desventaja que enfrentan en un entorno que retroalimenta la desigualdad y, por tanto, la dificultad de salir de ella (Vázquez Padilla 2014). La segregación trasgrede lo territorial, manifestándose en el plano de la salud, la educación, la cultura, la asistencia social, la comunicación y recreación, movilidad social, entre otros; todas manifestaciones de la privación de derechos sociales y humanos. En contextos de exclusión física, entendida como la inaccesibilidad a la interconexión física de un área con el resto de la ciudad, a través de equipamiento, infraestructura vial, de comunicaciones y transporte urbano, suelen reproducirse contextos de exclusión social, como se da con la función medular que tiene el equipamiento comunitario o los espacios públicos (las áreas verdes y de esparcimiento) para la acumulación de capital social de una comunidad.

En el ámbito argentino el Decreto Nacional n.º 358/2017, que crea el Registro Nacional de Barrios Populares en Proceso de Integración Sociourbana (RENABAP) se presenta como una política pública que incorpora una concepción integral sobre la pobreza urbana y que postula procesos de integración sociourbana como herramienta para atender la problemática habitacional de familias de barrios populares. El objetivo del decreto es avanzar hacia la integración urbana de los barrios populares, al concebirla como condición necesaria para superar la segregación e incluir a las personas, garantizando sus derechos económicos, sociales, culturales y ambientales consagrados en la Constitución Nacional.

Ahora bien, ¿de qué hablamos cuando hacemos referencia al término integración sociourbana? Una de las principales vías para promover la integración territorial se da mediante la posibilidad de dotar a los territorios segregados de conectividad y equipamiento, sin embargo, algunos autores y autoras (Guevara et al. 2018; Grabois 2018) señalan que integrar desde el plano social y urbano implica respetar la diversidad social, cultural, los modos de construir ciudad considerando costumbres, idiosincrasias e historias. A su vez, plantean que existe un andamiaje material de la integración urbana y un componente subjetivo/intersubjetivo/simbólico de la misma, vinculado al sentido de pertenencia y la existencia de lazos sociales que integran a esa comunidad (barrio popular o asentamiento informal) con el resto de la ciudad. La dimensión simbólica, que históricamente ha quedado relegada desde las políticas públicas,

comienza a incorporarse a través de aquellas políticas de mejoramiento integral, que consideran los procesos históricos de formación de los barrios y la participación popular como elementos constitutivos de la política (Guevara et al. 2018).

Desde un enfoque de derechos, la integración urbana es entendida como el progresivo cumplimiento de todos los derechos económicos, sociales y culturales de una comunidad determinada. En este sentido, políticas públicas que busquen promover la integración urbana deberían promover un cumplimiento efectivo de estos derechos en las comunidades a ser impactadas. El acceso a un hábitat digno y la equidad socioespacial es una cuestión política vinculada a la justicia social y los derechos humanos. Gisande y Pollera (2019, 24) advierten que “integrar no es unificar”, más bien desde las políticas de producción de hábitat debe fomentarse la integración de las diferentes realidades del territorio, potenciando las oportunidades y construyendo las capacidades necesarias para la inclusión.

En cuanto a las experiencias de acceso al hábitat urbano, los estudios remarcan la existencia de un conjunto de problemas, expectativas y prácticas vinculadas a lo que implica establecerse y vivir en la periferia. A su vez, los procesos de ocupación de la tierra urbana suelen ocurrir en temporalidades, espacialidades y condiciones materiales diversas, y, por lo tanto, esto se plasma en una cuestión central en el abordaje de las experiencias del habitar la periferia: por lo general se da una “experiencia común” que no necesariamente se traduce en una “experiencia compartida” (Segura 2015, 70).

En tal sentido, vale la pena distinguir la experiencia común de la experiencia compartida. La primera alude a las expectativas similares en el momento de arribo a un lugar, la elección del sitio donde asentarse y la construcción de la vivienda, así como a los problemas similares relacionados con el acceso a los servicios, la infraestructura o el transporte que, una vez asentados, deben enfrentar. La segunda, en cambio, se refiere a aquella en la que existen puntos de articulación entre los residentes que llegaron en distintos momentos y en condiciones socioeconómicas desiguales. Muchas veces, en un mismo espacio de la periferia urbana las ocupaciones de tierras acontecen en distintas situaciones históricas, económicas y políticas; no siempre existen puntos de articulación entre los habitantes que llegan en contextos sociales y personales diferentes, de ahí que se identifiquen experiencias a veces comunes y no siempre compartidas por los sujetos.

Las experiencias de los sujetos se refieren a los espacios de representación en términos de Lefebvre (1974), esos espacios propios de los actores que habitan y viven la ciudad, en oposición a las representaciones del espacio, aquellas producidas por los arquitectos, ingenieros y urbanistas. Estos modos diferenciados de representar la ciudad “constituyen indicios que hacen posible comprender formas distintas de ver, vivir y significarla” (Segura 2015, 75).

3. Abordaje metodológico

Se parte de un diseño exploratorio cuyo enfoque metodológico cualitativo se asienta en la revisión de bibliografía, leyes, normativas y el análisis de entrevistas en profundidad. Sobre estas últimas, se debe puntualizar que a fin de comprender el proceso de integración sociourbana del sector y, paralelamente, cómo es vivido y experimentado por parte de los propios habitantes, se diseñaron y concretaron diversas entrevistas en profundidad con pobladores, referentes del sector y actores estatales. Dichas entrevistas estuvieron orientadas a indagar dos categorías principales: por un lado, el andamiaje material de la integración y, por el otro, las experiencias y sentidos que la comunidad le asigna a dicho proceso, siguiendo la propuesta teórica de Guevara et al. (2018).

La guía de entrevista se diseñó en función de un primer conjunto de interrogantes generales sobre los motivos por los cuales la persona llegó a vivir al lugar y los modos y el sitio donde construyó su vivienda. El segundo grupo de interrogantes estuvo orientado a indagar percepciones/opiniones de vecinos y vecinas sobre aspectos específicos de la integración sociourbana. Este grupo de preguntas incluyó, por una parte, variables relacionadas con el andamiaje material de la integración: infraestructura de servicios (agua, electricidad, gas, salud, educación) y tenencia de la tierra y la vivienda (procesos de regularización y seguridad en la tenencia). Por otra, se incluyeron variables vinculadas a la producción simbólica de esa integración, atravesada por el sentido de pertenencia y existencia o no de lazos sociales que integran a la comunidad (barrio popular) con el resto de la ciudad. Entre estas últimas se consultó lo siguiente: la movilidad y comunicación (medios de traslado hacia otros lugares de la ciudad, distancias y costos, accesibilidad al transporte y comunicación), el entorno físico inmediato a la vivienda (parques, plazas, espacios de encuentro y sociabilidad) y la participación ciudadana-comunitaria en procesos de decisión.

Se realizaron en total ocho entrevistas en profundidad –durante los meses de octubre y noviembre de 2019– seleccionadas mediante la técnica bola de nieve, es decir, que a partir de las entrevistas iniciales y del aporte de redes personales se fue ampliando progresivamente el grupo de personas entrevistadas. Dos de las entrevistas se efectuaron a referentes del sector –y habitantes del barrio–, personas encargadas de canalizar demandas de los vecinos y vecinas de las manzanas circundantes. Estas entrevistas fueron clave, dada la información con la que cuentan los referentes, quienes están en contacto permanente con los vecinos, así como con diversas instituciones y organizaciones para la gestión de soluciones a las demandas cotidianas. Las otras entrevistas fueron realizadas a personas que habitan en el barrio.

El empleo de esta herramienta tuvo como finalidad acceder a la perspectiva de los actores, o sea, conocer como interpretan sus experiencias en relación con la integración sociourbana. Las entrevistas son utilizadas en investigaciones que no persiguen

la generalización estadística de los resultados (Marradi et al. 2007), como es el caso del presente trabajo. Si bien se confeccionaron en torno a las variables mencionadas anteriormente, se contemplaron aportes e inquietudes que iban surgiendo en cada encuentro de entrevista.

4. El andamiaje material de la integración sociourbana

En el mes de mayo del año 2015 se dio a conocer públicamente el lanzamiento del PROMEBA en los asentamientos informales del sector noroeste de Puerto Madryn. En su etapa inicial, el programa contempló la realización de diversas obras para mejorar las condiciones habitacionales del sector. Entre estas estaba el acceso al servicio de agua potable para cada lote, y la construcción de veredas, cordones cuneta y parques (figuras 4 y 5). A comienzos del año 2021, las obras continúan con la instalación de electricidad en cada lote y el alumbrado público.

Como parte del programa también se contemplaba la regularización de la tenencia de la tierra. Tal regularización se realizaría mediante la mensura de los terrenos y la firma de acuerdos, entre la Dirección de Tierras Municipal y los vecinos asentados, para el pago en cuotas del valor social de la tierra. Además, se incluía la concesión de títulos de propiedad, una vez cumplimentado el pago de los terrenos.

Figura 4. Promebea: Cordones cuneta. Figura 5. Promebea: Parque de juegos



Registro personal, 10 de septiembre de 2019.

Sobre este aspecto, en los relatos de las personas entrevistadas, se observa una primera cuestión: el programa no llegó a beneficiar a todas las manzanas que conforman el Barrio Nueva Chubut. En algunos casos por resistencias de algunas familias a recibir cualquier ayuda por parte del Estado (por ejemplo, el sector autodenominado por sus pobladores como Nahuel Pan). En otros, porque el Municipio decidió no concretar las obras por problema de solape de jurisdicciones con otras organizaciones civiles encargadas de gestionar los servicios básicos. Este último caso se presenta con la

manzana 966, también llamada ex Mocara, en alusión a la organización civil Movimiento de Cascos Amarillos; esta organización dejó de cumplir con sus compromisos de trabajo territorial en dicha manzana por ausencia de fondos, lo cual redundó en la imposibilidad de concretar las obras de servicios básicos. La manzana tampoco fue beneficiada con las obras del PROMEBA; así lo atestigua el relato de uno de los entrevistados: “Acá el PROMEBA vino para todos los sectores que nos rodean, pero a nosotros no, somos una ‘isla’ parece” (entrevista a C. R., referente Barrio Nueva Chubut).²

No obstante, esta situación particular, la mayoría de las personas entrevistadas reconoce los beneficios que el programa llevó al barrio. Algunas expresiones de ello son: “aunque a nosotros no nos haya tocado, el beneficio está” (entrevista a V. D., vecina de Barrio Nueva Chubut); “todas las obras que se hicieron fueron sumamente positivas para el barrio, trajeron beneficios a las familias” (entrevista a I. M., referente sector Nueva Madryn).

Es importante aclarar que las obras de gas no están contempladas por el programa y lo que implica para quienes residen en la zona. Los modos de calefacción de las familias son extremadamente precarios, no todas las personas pueden acceder a la compra de gas por tubos y la mayoría se calefacciona utilizando artefactos eléctricos.

En cuanto a los servicios educativos y de salud, las instituciones que abastecen las demandas de vecinos y vecinas son las de los barrios aledaños, muchas veces desbordadas en la atención que se va incrementando con la llegada de familias al sector. Desde los propios discursos de los entrevistados, estos servicios se constituyen en una carencia o son insuficientes: “la sala de atención de la salud no alcanza, se necesita ampliar. Igual que las escuelas” (entrevista a J. M., vecino del sector Nueva Madryn).

Con respecto a la tenencia de la tierra y la vivienda, la experiencia de la mayoría de las familias da cuenta de los beneficios del proceso de regularización, principalmente en el sentido de seguridad de la tenencia. Si bien la tenencia de la propiedad se trata de un instrumento precario –en palabras de los entrevistados se habla de “la precaria” en alusión a la firma del acuerdo con la Dirección Municipal de Tierras en el marco del PROMEBA–, para la mayoría significa tranquilidad a no ser desalojados, a que otra familia no les usurpe la vivienda, a la posibilidad de reclamar por los servicios y a la realización de cualquier tipo de trámite. A su vez, el Barrio Nueva Chubut fue relevado en su totalidad por el RENABAP, y gran parte de las familias residentes cuentan con el Certificado de Vivienda Familiar.³

Sin embargo, en algunos relatos aparecen los desalojos y las usurpaciones ocasionales que ocurren en el barrio. Un buen número de entrevistados señala que los primeros se deben a irregularidades de las propias familias, principalmente por no

2 Para resguardar la identidad de las personas entrevistadas solo se especifica las iniciales de sus nombres.

3 Datos obtenidos del Mapa de Barrios Populares de la página de la Secretaría de Integración Socio Urbana del Ministerio de Desarrollo Social de la Argentina. Ver: <https://bit.ly/2ZuO4eW>, acceso el 10 de febrero de 2020.

contar con la permanencia mínima de cinco años de residencia en la ciudad. Así se manifiesta en algunas expresiones: “el desalojo está, no como antes que venía la máquina y te llevaba la casa por delante, pero está” (entrevista a C.R., referente de la manzana 966, Barrio Nueva Chubut, 23 de septiembre de 2019). Aun cuando sienten que la tenencia precaria de la vivienda representa una condición de seguridad, los desalojos eventuales desmoronan ese sentido provisorio y refuerzan la necesidad de avanzar en la titularización definitiva y la tenencia segura por parte de las familias.

Uno de los profesionales encargados de la ejecución y monitorio de los proyectos del PROMEBA en el sector destaca que la posibilidad de acceder a la titularidad de la tierra es un logro alcanzado por el programa (entrevista a G.G., arquitecto y representante del PROMEBA en el Instituto Provincial de la Vivienda). Si bien la regularización de la tierra se considera un acontecimiento de importancia por los actores involucrados (ocupantes y responsables municipales), este hecho no resulta suficiente para revertir la situación de exclusión social en la que se encuentran muchas familias. Las intervenciones realizadas en el marco del PROMEBA no han revertido la informalidad urbana ni las condiciones de vulnerabilidad socioeconómica.

5. Experiencias y sentidos de la integración

183

El carácter simbólico de la integración sociourbana alude a los significados que los sujetos le dan al *estar y sentirse integrados a la ciudad* donde habitan. El mismo tiene que ver con el sentido de pertenencia y los lazos sociales que integran a esa comunidad (barrio popular) con el resto de la ciudad. Esta dimensión simbólica ha estado históricamente relegada desde las políticas públicas (Guevara et al. 2018) y comienza a ser incluida en aquellas que tienen como eje el mejoramiento integral de los barrios precarios. Muestra de lo anterior es el Decreto Nacional n.º 358/2017, que entre sus fundamentos señala a la integración urbana como un “proceso indispensable para la superación de situaciones de segregación, que propende por la inclusión de las personas y la ampliación de sus niveles de ciudadanía, respetando las idiosincrasias y garantizando una urbanidad plena de derechos” (Decreto Nacional n.º 358/ 2017, 1).

Con relación a la dimensión simbólica se indagaron los significados dados a la movilidad como un aspecto constitutivo de la integración sociourbana.⁴ Para ello, se consideraron los medios de traslado hacia otros lugares de la ciudad, las distancias recorridas, los costos, así como la accesibilidad al transporte público.

El Barrio Nueva Chubut se ubica a cuatro kilómetros hacia el sudoeste del centro de la ciudad. A su vez, al estar alejado de los recorridos principales del transporte público de pasajeros, lo posiciona en una situación desigual en relación con otros barrios de la ciudad en cuanto a las posibilidades de circulación y conexión. Ante esta

⁴ Entre otros indicadores que serán presentados seguidamente.

situación, en el mes de octubre de 2019, los referentes de cada sector del barrio efectuaron contactos y reuniones con la empresa encargada del transporte público de pasajeros en la ciudad (la empresa Ceferino) para comunicarle la necesidad de ampliar el recorrido del transporte y habilitar paradas dentro del barrio. Estas acciones fueron fructíferas, dado que desde ese momento la empresa realiza un recorrido interno, ampliando el beneficio de acceso próximo al transporte público. Así lo demuestran algunos relatos:

(...) conseguimos que el colectivo haga el recorrido por adentro del barrio y no tengamos que ir hasta la parada más cerca que nos queda a 15 cuadras (entrevista a E.R., vecina de la manzana 966, Barrio Nueva Chubut, 23 de septiembre de 2019).

(...) los chicos a veces salen tarde de la escuela y no puede ser que se tengan que venir caminando a oscuras, ahora se toman el colectivo y se bajan acá nomas (entrevista a C.R., referente de la manzana 966, Barrio Nueva Chubut, 23 de septiembre de 2019).

(...) beneficia a los chicos para ir a la escuela, también a los que vivimos y queremos ir al centro (entrevista a V. D., vecina de la manzana 966, Barrio Nueva Chubut, 23 de septiembre de 2019).

En cuanto a los costos del boleto, varias personas entrevistadas manifestaron la necesidad de que no haya más aumento del precio. Algunas familias son beneficiadas con la Tarjeta Estudiantil Gratuita (TEG) para hijos e hijas que asisten a estudiar, a quienes se les emite una tarjeta con pasajes para el traslado por este motivo. No obstante, muchos expresaron que la carga de pasajes no cubre la totalidad de los traslados necesarios durante el mes.

Reconociendo a la movilidad como una práctica urbana central para leer la desigualdad social y urbana (Segura 2015), en los relatos analizados se observa la existencia de distancias y barreras en las experiencias de circulación. Las primeras se refieren a la lejanía de la vivienda en relación con otros ámbitos urbanos (escuela, centro de salud, espacios de ocio). Las segundas se relacionan con las dificultades para salir del barrio, bien por inaccesibilidad a los medios de traslado, bien por no poder cubrir los gastos de desplazamiento. El barrio no es un ámbito autónomo ni autosuficiente, por lo que sus residentes deben salir para obtener un conjunto de bienes y servicios fundamentales para la reproducción de la vida. Esto supone un gran esfuerzo en términos económicos, temporales y corporales por la escasez de dinero, las grandes distancias y la mala calidad de los medios de transporte.

Por otro lado, analizar la conectividad del barrio en relación con la ciudad implicó considerar también la accesibilidad a la comunicación. La mayoría de las familias del barrio consumen televisión por cable, al igual que telefonía móvil e internet, aunque muchos han señalado las deficiencias de conexión como una situación recurrente. A su vez, la mayoría accede a la conectividad porque paga para eso: “tenemos acceso a

internet desde nuestras viviendas porque cada uno paga, vos pagas y tenés” (entrevista a C. R., referente de la manzana 966, Barrio Nueva Chubut, 23 de septiembre de 2019).

En cuanto a los medios para comunicarse, la mayoría de los entrevistados manifestó contar con los mismos (dispositivos, redes sociales, antenas): “Las redes de comunicación las tenemos” (entrevista a I. M., referente sector Nueva Madryn, Barrio Nueva Chubut, 27 de noviembre de 2019); “las personas están comunicadas por las redes sociales, también por los grupos de WhatsApp que tenemos entre los vecinos y vecinas” (entrevista a L. B., vecina de Alta Tensión, Barrio Nueva Chubut, 25 de octubre de 2019). Asimismo, una de las referentes señaló que la comunicación no solo existe y es fluida entre vecinos y vecinas, sino también con distintas organizaciones y asociaciones de la ciudad, referentes de otros barrios y actores políticos e institucionales, con quienes interactúa para gestionar diversas problemáticas del barrio.

Con relación al entorno físico inmediato a la vivienda, como variable de la integración simbólica, se analizó en los discursos de los entrevistados el rol que desempeñan los espacios de encuentro y sociabilidad. La mayoría remarcó que los pocos espacios de encuentro y esparcimiento que existen en el barrio han sido producto de las obras del PROMEBA. Estos son la plazoleta de juegos de la calle El Maitén, el espacio público “La Bombonerita” y la plaza sobre la calle Perú, estos últimos todavía en construcción. A propósito, una entrevistada señala: “está la plazoleta de juegos que se inauguró este año, ese es el único espacio de encuentro que hay, para los chicos más que nada, para los adultos no hay ningún espacio” (entrevista a V. D., vecina de la manzana 966, Barrio Nueva Chubut, 23 de septiembre de 2019).

Asimismo, varias personas entrevistadas señalaron la necesidad de que exista una junta vecinal en el barrio, para la canalización de demandas y la concreción de reuniones que suelen hacerse en las viviendas particulares de los actuales referentes; también para la organización de actividades y talleres. La necesidad de un espacio de sociabilidad y encuentro es recurrente en los discursos de los entrevistados: “esos espacios son muy importantes que estén en el barrio” (entrevista a J. M., vecino del sector Nueva Madryn, Barrio Nueva Chubut, 28 de noviembre de 2019); “tendría que haber una unión vecinal donde podamos reunirnos” (entrevista a N. M., vecina del sector Nueva Madryn, Barrio Nueva Chubut, 29 de noviembre de 2019).

Por otro lado, en los relatos aparece la necesidad de cuidar los espacios de esparcimiento y de promover entre vecinos y vecinas un uso responsable de los mismos. Esto llevó a que en el mes de octubre de 2019 dos referentes elaboraran una nota y juntaran firmas de las familias del barrio, solicitando al intendente de la ciudad la gestión de juegos recreativos para la plaza en construcción ubicada en la calle Perú (manzana 965). La misma contará con cancha de fútbol, playón para la práctica de básquet y juegos recreativos. En la nota se señala la importancia de disponer

de espacios seguros, equipados, de contención, integración y esparcimiento para niños y niñas del barrio. Otra de las acciones realizadas por referentes y familias fue solicitarle a la Cooperativa de Servicios Públicos de la ciudad (Servicoop) que se encargue del alumbrado público de la plaza en construcción, señalando en el pedido que el proyecto no contempla en su ejecución y presupuesto estas labores de alumbrado.

Otra de las variables analizadas en relación con la dimensión simbólica de la integración sociourbana se refiere a la participación ciudadana en procesos de decisión. En las entrevistas se indagó el nivel de participación de vecinos y vecinas en cuestiones inherentes al barrio. Los referentes con los que se mantuvieron conversaciones son los actores que establecen mayor contacto con las familias de su sector. Ambos han manifestado que la participación está motivada por la demanda de una necesidad específica, en su momento lo fue la tenencia de la tierra, los reclamos por el agua y la electricidad, pero una vez que esas necesidades se satisfacen, la participación merma. Así lo relata una de las referentes: “los vecinos participan cuando necesitan algo, lo consiguen y dejan de participar” (entrevista a I. M., referente sector Nueva Madryn, Barrio Nueva Chubut, 27 de noviembre de 2019). A su vez, esta participación da cuenta de la búsqueda de soluciones a necesidades del ámbito privado, y no tanto de una participación de tipo comunitaria.

A propósito de tal situación, una de las referentes señala que existen diversas actividades por las cuales seguir trabajando en beneficio del barrio, pero la mayoría no participa cuando se trata de cuestiones colectivas. Esto se relaciona con lo que plantean Torres y Ruiz-Tagle (2019) en referencia a la problemática de la informalidad urbana en la ciudad de Lima, donde la extensión masiva de la titularidad de la propiedad por parte del Estado instauró la lógica de la propiedad privada por sobre el bien común. Las prácticas de participación ciudadana del Barrio Nueva Chubut aportan atisbos de esta metamorfosis de una lucha colectiva por la vivienda y la urbanización en una lucha individual por la propiedad privada y por la concreción del patrimonio personal por encima de la urbanidad colectiva de los asentamientos. La consolidación de la integración sociourbana, tanto en sus aspectos materiales como simbólicos, necesita de la organización social comunitaria, de demandas del plano colectivo y de luchas conjuntas, interpelando al Estado como actor garante de los derechos sociales.

6. Integración sociourbana: ¿contraproceso de la segregación?

La integración material sociourbana como proceso pretende superar las situaciones de segregación y propender a la inclusión de personas y la ampliación de derechos. Integrar no solo implica generar las condiciones físico-materiales para un acceso igua-

litario a la ciudad, sino incorporar la dimensión jurídica, la participación ciudadana y el fortalecimiento comunitario. En este sentido, la integración sociourbana constituye un contraprocés de la segregación, con el propósito de producir ciudad generando mejores oportunidades para sus habitantes y mayores niveles de cohesión social que las ciudades segregadas (Godoy 2019).

Ahora bien, estos planteamientos tienen coherencia y lógica desde las reflexiones teóricas diversas que vienen produciéndose en torno a las problemáticas de la ciudad contemporánea, y que han encontrado su correlato en la producción de normativa y legislación. Ramírez Kuri (2014) destaca la emergencia de un nuevo paradigma cualitativo, multidimensional y participativo que abre la posibilidad de pensar una nueva generación de políticas y programas de vivienda que respondan más adecuadamente a la realidad de la pobreza urbana.

En esta línea, se reconoce el potencial del Decreto n.º 358/17 que crea el RENABAP, como política pública impulsada desde Estado Nacional, atendiendo la problemática habitacional de vecinos y vecinas de los barrios populares argentinos. Asimismo, como destacan Guevara et al. (2018) el mencionado decreto no solo da cuenta de un instrumento que emerge desde este nuevo paradigma, sino que se fundamenta en el enfoque de los derechos humanos, “obligando al Estado a asumir estas obligaciones, pero también afirmando a los habitantes de los barrios populares como sujetos activos para exigir y garantizar sus derechos” (Guevara et al. 2018, 470).

La implementación de la política pública urbana en Argentina actualmente despliega diferentes programas que intervienen sobre la informalidad urbana, como el Plan Mejor Hogar y los programas Acciones para la Mejora y Desarrollo de la Infraestructura Municipal, Techo Digno, Promoción de la Vivienda Social, Regulariza Tu Casa, Mejoramiento Habitacional e Infraestructura Básica (PROMHIB) y el citado PROMEBA. Dichos programas actúan, por un lado, sobre las condiciones físicas de las viviendas y la infraestructura de servicios básicos, y, por el otro, financian los distintos mecanismos de regularización de la tenencia. Los mismos generan intervenciones territoriales que mejoran la calidad de vida de los habitantes de los barrios, pero desde una lógica focalizada y poco flexible, no modificando las condiciones estructurales que generan la informalidad (Kaminker, Ferrari y Velásquez 2019).

El Decreto Nacional n.º 358/2017, que crea el Registro Nacional de Barrios Populares en Proceso de Integración Sociourbana, plantea una concepción integral del enfoque de la integración sociourbana; y este –como política pública principal en relación con la problemática– ha sido la base para el diseño y orientación de programas y proyectos de intervenciones en barrios populares del país (mediante la Secretaría Nacional de Integración Socio Urbana, Ministerio de Desarrollo Territorial y Hábitat). No obstante, en el caso específico de Puerto Madryn, el PROMEBA ha orientado su intervención en el andamiaje material de la integración sociourbana del sector. Asimismo, los servicios e infraestructura fueron beneficiando a las familias

en diferentes etapas. Los sectores de borde o periféricos, donde se observa un tejido residencial más abierto y precario, con ciertos vacíos urbanos que interrumpen la trama y la presencia de nuevos asentamientos en expansión, han sido los últimos en ser beneficiados y en algunos casos aún no cuentan con estos beneficios. En este sentido, el tiempo de residencia de las familias en el sector se traduce no solo en grados diferenciales de cohesión social de los grupos, sino también en desiguales condiciones materiales de las viviendas y del entorno. Otro de los correlatos negativos del PROMEBA se evidencia en la acentuación de la heterogeneidad al interior del barrio en estudio, dado que los beneficios no llegaron de manera igualitaria en todo el sector, marcando diferenciaciones en cuanto a equipamiento e infraestructura en un espacio que anteriormente se presentaba como homogéneo con relación al déficit.

A su vez, otros indicadores que permiten observar que la integración material sociourbana aún no está garantizada en forma plena en el barrio, se manifiesta en las dificultades y -en ocasiones imposibilidades- de acceso a la salud, la educación, la calefacción segura y servicios de transporte. Si bien la problemática de accesibilidad a estos servicios es reconocida por la normativa de referencia (Decreto n.º 358/2017), los programas -como es el caso del PROMEBA- han orientado sus líneas de acción en atender el abastecimiento de equipamientos e infraestructura de servicios básicos, desatendiendo aspectos referidos a la movilidad y acceso al transporte, así como procesos de participación ciudadana y comunitaria.

Observamos entonces como algunas herramientas actuales están enfocadas en el reconocimiento de los aspectos integrales mencionados anteriormente, pero dejan abierto un escenario sumamente incierto en relación al real y efectivo avance de la integración sociourbana. Los resultados hallados en el área de estudio referidos a un barrio popular de una ciudad intermedia en expansión de la Patagonia argentina, dan cuenta que tal integración lejos está aún de efectivizarse en forma plena, mostrando indicios más consolidados desde el plano material a partir de las obras de infraestructura que se iniciaron hace cinco años con el PROMEBA; y paralelamente, algunos otros elementos aún menos consolidación desde el andamiaje simbólico.

Se considera que el abordaje de las experiencias y sentidos de la integración sociourbana son parte constitutiva del valor del componente subjetivo-intersubjetivo de quienes residen en sectores de la ciudad segregados social y territorialmente. Comprender las experiencias de vivir en la ciudad o sentirse parte de ella no solo implica considerar la producción de materialidad del espacio habitado, sino también aspectos simbólicos en relación al mismo. La experiencia urbana como categoría analítica en la aproximación al conocimiento de los modos de vivir la ciudad, introduce instancias de articulación entre lo urbano y la ciudad como términos complementarios. Como plantea Segura (2015, 156) “es precisamente en la experiencia social del espacio urbano (por definición, en proceso) donde se produce la articulación (siempre inestable) entre la forma espacial y las prácticas sociales”.

Tanto en el aspecto material como simbólico de la integración resulta clave el posicionamiento y las prácticas colectivas en el ejercicio de los derechos ciudadanos y comunitarios. A la comunidad del Barrio Nueva Chubut la interpela la modalidad de resolución mediante la acción y el reclamo a través de las y los referentes. En el trabajo cotidiano y sostenido en procura de los bienes y servicios de uso común, los vecinos y las vecinas del barrio están decidiendo sobre sus condiciones de reproducción de la vida cotidiana, materializando la posibilidad de que los asentamientos informales devengan en barrio, y como tales, en espacios integrados a la ciudad. Ellos y ellas son los principales artífices de la potencial integración efectiva, desde sus luchas, reclamos, demandas y prácticas van gestando un proceso que tiende a revertir, con dificultades, las condiciones de segregación social y urbana de su espacio habitado y cotidiano.

Las prácticas de los propios habitantes del sector constituyen motores para el reconocimiento y la concreción de derechos ciudadanos que no están garantizados, como es el derecho a un hábitat digno. Si bien se reconoce que estas prácticas no revierten las condiciones de desigualdad estructural que caracterizan a estos sectores, sí promueven la concreción de derechos relacionados con el acceso a la ciudad y visibilizan a esos espacios segregados y en vías de integración como espacios propios y constitutivos de la ciudad como un todo, con sus diferencias y particularidades intrínsecas.

Apoyos

Este trabajo forma parte del plan de investigación “Procesos de transformación con Inteligencia Territorial: configuraciones urbanas a partir de la toma de tierras en Puerto Madryn, Provincia de Chubut” desarrollado en calidad de investigadora adjunta del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas de Argentina (CONICET), en el Instituto Patagónico de Ciencias Sociales y Humanidades (IPCSH) dependiente del Centro Nacional Patagónico (CENPAT) de Puerto Madryn.

Referencias

- Bournazou, Eftychia. 2014. “Bienes públicos, segregación espacial y ciudadanía”. En *Las disputas por la ciudad. Espacio social y espacio público en contextos urbanos de Latinoamérica y Europa*, coordinado por Patricia Ramírez Kuri, 605-631. México D.F: UNAM / Instituto de Investigaciones Sociales.
- Castells, Manuel. 1972. *La question urbaine*. París: Maspero.
- Decreto Nacional n.º 358/2017, de 22 de mayo, por el que se aprueba la Creación del Registro Nacional de Barrios Populares en proceso de integración Sociourbana en el ámbito de la Agencia de Administración de Bienes del Estado. *Boletín Oficial del Estado*, 122 de 23 de mayo de 2017.

- Ferrari, Paula. 2018. "Un lugar para vivir: la toma de tierras en el asentamiento informal Nueva Madryn, Patagonia argentina". *Geografía em Questao* 11(2): 23-40.
- Ferrari, Paula. 2020. "Transformaciones territoriales e informalidad urbana. El Barrio Nueva Chubut, Puerto Madryn (Argentina)". *Horizontes Sociológicos* 7(1): 77-93.
- Gisande, Emiliana, y Martin Pollera. 2019. "Integrar para incluir. De la integración a la inclusión productiva". *Voces en el Fénix* 9(77): 23-29.
- Godoy, Andrés. 2019. "Integración social: ¿oportunidad de que familias de escasos recursos vivan en sectores de mayores ingresos y equipamientos? Una mirada de las posibilidades que entregan el mercado, el Estado y la vía de la informalidad". *EURE* 45(136): 71-92.
- Grabois, Juan. 2018. "Capitalismo de exclusión, periferias sociales y movimientos populares". Acceso el 5 noviembre de 2018. <https://bit.ly/3aA445r>
- Guevara, Tomás, Pablo Marigo y Julieta Wallance. 2018. "Integración urbana y políticas públicas. El caso del registro nacional de barrios populares: Decreto n.º 358/2017". *Oculum* 15(3): 455-473.
- Kaminker, Sergio, Paula Ferrari y Roxana Velásquez. 2019. "Asentamientos informales de cara al Censo 2020. Discusiones desde Puerto Madryn, Chubut, Argentina". *Revista Faro* 30(2): 163-182.
- Kaminker, Sergio, y Carolina Laztra. 2015. "Asentamientos informales. Inmigración y política local. Experiencia urbana y segregación residencial en Puerto Madryn, Chubut". En *Toma de tierras y dificultades de acceso al suelo urbano en la Patagonia Central*, coordinado por Santiago Bachiller, 259-286. Río Gallegos: Miño y Dávila.
- Kaminker, Sergio, y Diana Ortiz Camargo. 2016. "Puerto Madryn, de pueblo a ciudad intermedia. La dinámica poblacional local a través de cinco retratos censales (1970-2010)". *Papeles de Población* 22(89): 223-254.
- Kaminker, Sergio, y Roxana Velásquez. 2015. "Programa de mejoramiento de barrios en la Patagonia Central: regularización de la informalidad urbana en Puerto Madryn, Chubut". *Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura y Sociedad* 18(18): 89-109.
- Kaminker, Sergio. 2016. "Segregación residencial en Puerto Madryn. Chubut (1991-2010). Formas y efectos de una urbanización acelerada en una ciudad intermedia de la Patagonia Central". Tesis doctoral. Universidad Nacional de General San Martín.
- Lefebvre, Henri. 1974. *La producción del espacio*. Madrid: Ediciones Capitán Swing.
- Lefebvre, Henri. 2003. *The urban revolution*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Marradi, Alberto, Nélida Archenti y Juan Ignacio Piovani. 2007. *Metodología de las Ciencias Sociales*. Buenos Aires: Emecé Editores.
- Ramírez Kuri, Patricia, coord. 2014. *Las disputas por la ciudad. Espacio social y espacio público en contextos urbanos de Latinoamérica y Europa*. México D.F.: UNAM / Instituto de Investigaciones Sociales. Secretaría de Integración Socio Urbana. 2020. "Mapa de Barrios Populares". Argentina. Acceso el 10 de febrero de 2020. <https://bit.ly/2ZuO4eW>
- Segura, Ramiro. 2015. *Vivir afuera. Antropología de la experiencia urbana*. San Martín: Universidad Nacional de General San Martín / USAM Edita.
- Torres, Diana, y Javier Ruiz-Tagle. 2019. "¿Derecho a la vivienda o la propiedad privada? De la política pública a la informalidad urbana en el Área Metropolitana de Lima (1996-2015)". *EURE* 45(136): 5-29.

Vázquez Padilla, Isabel. 2014. “Espacios públicos en territorios segregados: Álvaro Obregón, Ciudad de México”. En *Las disputas por la ciudad. Espacio social y espacio público en contextos urbanos de Latinoamérica y Europa*, coordinado por Patricia Ramírez Kuri, 633-658. México D.F.: UNAM / Instituto de Investigaciones Sociales.

Entrevistas

Entrevista a C.R., referente de la manzana 966, Barrio Nueva Chubut, 23 de septiembre de 2019.

Entrevista a G.G., arquitecto y representante del PROMEBA en el Instituto Provincial de la Vivienda, 10 de marzo de 2019.

Entrevista a E.R., vecina de la manzana 966, Barrio Nueva Chubut, 23 de septiembre de 2019.

Entrevista a V.D., vecina de la manzana 966, Barrio Nueva Chubut, 23 de septiembre de 2019.

Entrevista a I. M., referente sector Nueva Madryn, Barrio Nueva Chubut, 27 de noviembre de 2019.

Entrevista a L. B., vecina de Alta Tensión, Barrio Nueva Chubut, 25 de octubre de 2019.

Entrevista a J. M., vecino del sector Nueva Madryn, Barrio Nueva Chubut, 28 de noviembre de 2019.

Entrevista a N. M., vecina del sector Nueva Madryn, Barrio Nueva Chubut, 29 de noviembre de 2019.

Cómo citar este artículo:

Ferrari, Paula. 2021. “Integración sociourbana en la Patagonia argentina: producción material y experiencias”. *Íconos. Revista de Ciencias Sociales* 70: 171-191.

<https://doi.org/10.17141/iconos.70.2021.4650>