

GENTRIFICACIÓN Y BIENESTAR SOCIAL EN EL AREA METROPOLITANA DE TUCUMÁN

Ana Laura Castañeda Nordmann, Claudia Fernanda Gómez López

CETyHaP - FAU - UNT

alcastaneda@herrera.unt.edu.ar, claugolo@gmail.com

RESUMEN

El Área Metropolitana de Tucumán (AMeT) evidencia un proceso de gentrificación vinculado a un fuerte proceso de fragmentación socio espacial. Este se manifiesta en el crecimiento desigual -en términos de superficie y población- de municipios y comunas (Gómez López *et al.*, 2015) y en la fuerte concentración de obra pública (destinada a sectores medios), asentamientos regularizados por intervenciones públicas y barrios privados sobre la zona pedemontana. En este contexto, el IPVDU lleva a cabo distintas operatorias -en el marco del proceso de regularización de asentamientos- cuya estrategia radica en la relocalización de diversos asentamientos históricos en el AMeT.

En este sentido, la investigación pretende realizar una revisión crítica sobre las implicancias de la relocalización en la accesibilidad a servicios básicos y la calidad de vida de la población antes y ex post. Para ello se determinan -como casos de análisis y sobre una base SIG- dos estudios de asentamientos relocalizados en el AMeT (correspondientes al año 2014) y se analizan en ambos -a modo comparativo- los servicios urbanos básicos (salud, educación y transporte público) y la accesibilidad a los mismos, teniendo en cuenta localización original y de traslado.

PALABRAS CLAVE

Bienestar social, accesibilidad, servicios básicos, gentrificación

INTRODUCCIÓN

El bienestar social constituye una dimensión básica de constructo social -dinámico, continuo y emergente- en la concreción de la calidad de vida urbana, que se asocia a la vez a la concepción -ideográfica y/o nomotética- de *condición, oportunidad de vida y satisfacción relativa con la vida* -de garantía institucional- que viene dada de la provisión material de servicios públicos que dan respuesta a necesidades y se comprenden como imprescindibles en nuestro entorno sociocultural para generar un determinado bienestar psicosocial (Hernández Aja, 2009; Guevara *et al.*, 2010; Urzúa y Caqueo Urizar, 2012; Tonón y Castro Solano, 2012). La calidad de vida involucra entonces como marco de referencia parámetros epocales, culturales y sociales (Schwartzmann, 2003); y es condicionada además por la localización espacial de los servicios en tanto su distribución socio espacial estatal logra equidad de oferta y demanda, externalidades positivas y vinculaciones con la demanda (Buzai y Baxendale, 2008).

En este sentido, el acceso¹ a la educación, salud y transporte público constituyen indicadores -inherentes al estado desde la representación como mandato- de medición de calidad de vida de la población al otorgar bienestar emocional y material; relaciones armónicas familiares, sociales y con el ambiente; actividad productiva; seguridad; autoestima social e integración con la comunidad (Velázquez, 2001; Ardila, 2003; Satriano, 2006; Hernández Aja, 2009; Tonón y Castro Solano, 2012). De manera que entender a los equipamientos que persiguen el bienestar social como indicadores de acceso urbano, implica asociarlos a las condiciones y niveles de satisfacción (calidad de vida) o carencia (pobreza) relacionados al bienestar físico, psicológico, social, material y ambiental (Velázquez, 2001; Longhi *et al.*, 2015).

Si bien la población que se encuentra en condiciones de pobreza -desde una dimensión socioeconómica de carencia- no alcanza umbrales mínimos establecidos de satisfacción de necesidades básicas referidas al acceso residencial confortable, educación y alimentación adecuada; dimensiones locacionales, ambientales y de acceso público a determinados servicios pueden condicionar los niveles de satisfacción desde la mejora de las condiciones de vida (Velázquez, 2001; Velázquez y Celemín, 2013).

El acceso a la educación -como medio de transferencia de información y conocimientos- otorga satisfacción en tanto otorga oportunidades sociales y niveles de ciudadanía, no sólo

¹ El acceso es comprendido desde la disponibilidad de la población de materializar sus necesidades (Pardo, 2005; citado por Obregón Biosca y Betanzo Quezada, 2015:63).

relacionados al ámbito laboral sino además como estrategia de realización personal y social que posiciona al individuo y comunidad como sujeto/s activo/s del proceso de construcción social (Tonón y Castro Solano, 2012).

El acceso a la salud otorga satisfacción en tanto permite a la población vivir de manera sana: obtener posibilidades y libertades (Tonón y Castro Solano, 2012), conexiones entre lo biológico y lo social (movimientos dinámicos entre ambiente, fenotipo y genotipo), procesos dialécticos entre momentos de recreación y conservación; y evitar vulnerabilidades epidemiológicas o alteraciones fisiopatológicas y desarrollar defensas físicas y psicológicas (Breilh, 2010; 2013).

El acceso al transporte público, entendido como elemento de servicio funcional urbano cotidiano -colectivo y masivo- de desenvolvimiento y aceleración de la vida social, otorga satisfacción en tanto posibilita el traslado simultáneo de grandes volúmenes de carga de personas por corredores de gran densidad de demanda -desde un aumento del tiempo invertido- al trabajo, centros de abastecimiento y consumo, equipamientos (educativos, sanitarios, recreativos, entre otros); y la realización de diversas actividades (Figuroa, 2005; Rodríguez Vignoli, 2008; Navarrete Rodríguez y Andrade Vallejo, 2010; Lange Valdes, 2011; Dangond Gibsone *et al.*, 2011). A su vez, aporta como herramienta de control y organización del espacio a los procesos de transformación, reestructuración y expansión urbana y desde la relación con el entorno por el que circula a la conectividad de las diferentes áreas y producción del espacio urbano, a través de estimular la concentración de actividades e intervenir en la valorización diferencial del suelo (Gutiérrez, 2000; Figuroa, 2005; Lange Valdes, 2011; Blanco *et al.*, 2014).

En este punto entran en juego dos variables más que se consideran de importancia en el impacto de los niveles de satisfacción de la población: por un lado el acceso a la identidad urbana que implica la apropiación de los individuos sobre su medio a lo largo del tiempo, su participación, satisfacción de necesidades y modos de relación en el constructo social y en la producción de la ciudad (Hernández Aja, 2009); y por otro, las acciones del gobierno o políticas públicas asociadas al nivel de respuesta estatal de las decisiones estatales a las necesidades sociales y respeto de los derechos humanos desde el reconocimiento socio-político y socio-cultural (Tonón y Castro Solano, 2012).

En el año 2000 Hábitat II define a la “Ciudad inclusiva” como “el lugar donde cualquier persona, independiente de su condición económica, sexo, edad, raza o religión, puede participar productiva y positivamente en las oportunidades que le ofrece la ciudad”.

La exclusión en las ciudades afecta dos derechos básicos (Wainstein Krasuk y Brandariz, 2014): el ejercicio social del “derecho a la ciudad” (la exclusión de bienes y servicios urbanos básicos como vivienda, agua, cloaca, transporte) y el “derecho a ser ciudadano” (la exclusión de la representación política y la toma de decisiones).

De acuerdo con los preceptos de Hábitat II, una política de inclusión social no puede circunscribirse a la mejora de la vivienda exclusivamente sino también debe contemplar, la accesibilidad de los individuos a los bienes y servicios urbanos, como así también su participación en el proceso de definición y gestión urbana.

En Argentina, las políticas sociales relacionadas a la pobreza, derivadas de las políticas públicas implementadas desde la década del noventa, destinaron gran parte del presupuesto a llevar a cabo programas -como mecanismos de control social y asistencialismo- con resultados ineficaces o poco satisfactorios, insuficiencia de intervenciones, inequidad en la distribución de los recursos públicos, aumento de fragmentación social (en términos de marginalidad, violencia social, exclusión y ausencia de elección) y disminución de calidad de vida (en términos más de incapacidad de funcionamiento, que de acceso o acumulación de bienes y recursos) (Satriano, 2006). Los efectos de dichos mecanismos se traducen en una ciudadanía invertida y asocia a los grupos vulnerables subalternos condicionados por las políticas públicas en las que preexisten relaciones de poder ligadas a cuestiones ideológicas y presupuestarias.

Dichas políticas públicas profundizan determinados procesos urbanos como el denominado gentrificación o aburguesamiento, el cual surge a mediados del siglo XX y se difunde -desde Norteamérica al resto del mundo- entre la década del sesenta y setenta, a partir de políticas de desarrollo urbano que buscan -particularmente desde finales del siglo XX- revitalizar funcionalmente los centros urbanos degradados y desplazar a grupos de población de altos ingresos hacia éstos para mejorar sus condiciones físicas y socioeconómicas, y reestructurar (demográfica y socio culturalmente) los centros urbanos; y genera -a la vez- segregación social mediante la expulsión de población de menores ingresos que reside en dichas áreas (Smith, 2012; Smith Manrique Gómez, 2013; Blanco *et al.*, 2014).

Este proceso -de inversión y desinversión, de transformación temporal y espacial de patrones tradicionales de crecimiento urbano- se traduce en un intercambio de niveles socioeconómicos y clases sociales entre áreas, con ventajas simbólicas localizativas para la nueva población residente en el sector central y desventajas para la periférica².

En la primera situación, las ventajas previas al traslado se relacionan al alto nivel de consolidación del sector y su entorno en términos de accesibilidad y proximidad: al poseer oferta variada de transporte público, posibilidad de recorridos cortos para la realización de actividades y traslado a pie, reducción de tiempos de movilidad, mayor consumo de bienes y servicios; y cercanía a centros metropolitanos, lugares de encuentro social, trabajo, consumo y recreación, y vías rápidas de circulación (Blanco *et al.*, 2014). Las ventajas posteriores al traslado están asociadas a la revalorización del sector en carácter y aspecto, la alteración de sus niveles de consumo según la demanda de los nuevos residentes y el incremento de la rentabilidad del suelo a partir del aumento de la plusvalía urbana (Smith Manrique Gómez, 2013).

En la segunda situación, las desventajas previas al traslado se relacionan a la condición de vulnerabilidad de la propia población en cuanto a su escasez de recursos, sumada a la nula o escasa accesibilidad y aislamiento debido al alejamiento del sector de las vías rápidas de circulación y centros principales de servicios y a la dificultad de dotación de la red de transporte público. Las desventajas posteriores al traslado están asociadas a la exclusión y segregación social como resultante de la dificultad de movilidad y dependencia del transporte vehicular privado [que en la mayoría de los casos no poseen], el incremento de los costos de vida por la lejanía y aumento de distancias a las actividades cotidianas, el menor acceso a centros principales de servicios y pérdida de identidad (apropiación) por la sustitución del hábitat residencial y del capital social (Smith Manrique Gómez, 2013; Blanco *et al.*, 2014).

En el AMET de Tucumán, los primeros planes de carácter asistencialistas datan del periodo del advenimiento democrático en la década de los 80 como el “Plan Arraigo” o el “Plan Dignificar la vida” ejecutados a través del Instituto Provincial de Vivienda (IPV).

El giro en la política social en las ciudades ocurre a lo largo de la década de los 80 y 90 en todo Latinoamérica y llega hacia el interior del país de la mano de estos primeros planes de actuación en urbanizaciones populares.

² Blanco *et al.* (2014) sostienen que los estudios referidos a caracterizar las nuevas condiciones de movilidad y acceso de la población desplazada por procesos de gentrificación son escasos.

El cambio en la concepción de las políticas urbanas se debe a la paulatina toma de conciencia a nivel mundial, cuando se empieza a pensar en políticas destinadas a la mejora integral del hábitat, es decir a la vivienda entendida no como un producto sino en término de servicios habitacionales. Servicios que son concebidos además, como un proceso de construcción colectiva con la participación y la integración efectiva de la población al entramado social urbano. Estas políticas, son aceptadas por el mundo institucional de los gobiernos locales y por la academia en Latinoamérica y difundidas como ejemplos de “buenas prácticas urbanas”³

Las políticas de intervención en mejoramientos del hábitat, inscriptas en la filosofía de las Buenas prácticas urbanas, se difunden y multiplican en la década del 2000. Localmente se da a través de operatorias focalizadas a sectores vulnerables implementadas por el IPV como el *promeba* o *promevi*, o líneas de acceso al crédito municipal para mejoras del hábitat como “municipio más cerca” (Boldrini, 2011).

Producto de la manera en que se produce el crecimiento metropolitano de Tucumán, sin control y regulación urbana, se detectan, entre otros procesos, el de gentrificación vinculado a un fuerte proceso de fragmentación socio espacial que se manifiesta en el crecimiento desigual -en términos de superficie y población- de municipios y comunas (Boldrini y Malizia, 2014; Boldrini *et al.*, 2014; Gómez López, *et al.* 2015) y en la fuerte concentración de obra pública (destinada a sectores medios).

Entre las líneas de actuación del IPVDU, se llevan a cabo, en forma conjunta con el municipio de San Miguel de Tucumán, acciones de relocalización de asentamientos populares de las que surgen los casos de estudio que se presentan en este artículo.

OBJETIVO DE LA INVESTIGACION

La investigación pretende realizar una revisión crítica sobre las implicancias de la relocalización de asentamientos y urbanizaciones populares en relación a la accesibilidad a servicios básicos y la calidad de vida de la población. Para ello se comparan ambos parámetros en la situación original del barrio (previo relocalización) versus la situación actual relocalizada.

³ Ejemplos de buenas practicas urbanas son el “Favela barrio” de Mario Jauregui.

MÉTODO

Para cumplir con el objetivo propuesto se realiza un análisis comparativo -a través de cuadros y mapas- valorando la accesibilidad a los servicios de educación, salud, transporte público de pasajeros y centralidades de mayor jerarquía del AMeT en los casos seleccionados. Para ello, se propone una metodología multicriterio -en un entorno de Sistemas de Información Geográfica (SIG)- que posibilita el manejo de numerosas variables y, a través de un proceso de jerarquización de las mismas, se obtiene un modelo resultante que cumple con el objetivo propuesto, a la vez que conjuga las ventajas de los datos vectoriales con las de los rásters. Las variables de educación y salud se obtienen de servidores WMS y visores de mapas (GeoSPlan⁴, IDET⁵, SIGCap Tucumán⁶), la de transporte público de la Secretaría de Planeamiento Urbano de la Municipalidad de San Miguel de Tucumán y la de centralidades metropolitanas de un trabajo previo realizado por Castañeda (inédito).

En primer lugar se determinan y caracterizan los casos de análisis: se trata de dos asentamientos populares que fueron relocalizados durante el año 2014 (Villa Piolín y El Triángulo) a dos nuevos barrios (Manantial I y II) a través de actuaciones conjuntas entre el municipio de San Miguel de Tucumán y el Instituto Provincial de la Vivienda en el marco del Programa Federal de Urbanización de Villas y Asentamientos Precarios (FedVilla). Para ello se trabaja con información aportada por el IPVDU, extractos de noticias online y recientes diagnósticos metropolitanos (base de datos CETyHaP⁷).

En segundo lugar se analiza la localización y cobertura de servicios básicos (salud, educación, transporte público) y cercanía a centralidades, y se elaboran cuadros comparativos para exponer los resultados de análisis de cada variable y de los casos de estudio en tres rangos de alcance: 0-200 metros (óptimo), 200-500 metros (aceptable) y 500-2000 metros (deficitario).

⁴ Servicios Geográficos para la gestión pública y el Planeamiento – Secretaría de Estado de gestión pública y el Planeamiento – Gobierno de Tucumán.

⁵ Infraestructura de Datos Espaciales de Tucumán con datos provenientes de la Dirección de Estadística del Gobierno de Tucumán y el Ministerio de Desarrollo Social.

⁶ Sistemas de Información Geográfica de la capital – Secretaría de Catastro de Tucumán.

⁷ Centro de Estudios sobre el Territorio y el Hábitat Popular – FAU – UNT.

En tercer lugar se analiza la accesibilidad física de la población teniendo en cuenta dos niveles de alcance (local y metropolitano) para localización original y de traslado. Para ello - sobre la base SIG- se convierten las variables a formato ráster, se elaboran mapas de distancia o zonas buffers de cada una (se estipula un radio de influencia de 500 metros para los servicios locales y de 2000 metros para los metropolitanos al ser distancias consideradas admisibles para adquirir un bien o servicio a pie⁸ o bicicleta), se jerarquizan las variables a través de ponderaciones específicas (ver Tabla N°1) y, finalmente, a partir de ordenar los pesos de los pixeles de las variables ponderadas (mediante la función OWA del Programa Idrisi) se obtiene la accesibilidad de cada área.

Por último se analizan los resultados y se elaboran las conclusiones de la investigación.

RESULTADOS

Casos de análisis

El Triángulo –también conocido como El Triangulito- constituye un asentamiento informal relocalizado en mayo del año 2014 (aunque previsto para el 2012) que data de la década del cincuenta y se encuentra ubicado en el barrio La Ciudadela de la capital provincial, entre calles Simón Bolívar y Campo de las Carreras (a la altura del 1800), con una extensión de una manzana urbana que suma una superficie de 0,65 ha. En dicho barrio residían entre 43 y 56 familias en condiciones de marginalidad y hacinamiento, en viviendas amontonadas (de madera o bloques de cemento) donde el sistema de cloaca se componía por acequias que cruzaban las casillas y desembocaban en las calles (Noticia, 2003; Bringas, 2014). El subsidio a las familias contemplaba el plan de traslado al barrio Manantial Sur por financiación de la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda del Ministerio de Planificación Federal y un abono mensual nulo por la propiedad de las nuevas viviendas (Bringas, 2013).

⁸ La teoría de los lugares centrales de Christaller (1933) formula -como modelo de localización espacial óptima de centros urbanos- los conceptos de umbral y alcance asociados a la distancia y costos de traslado a los centros de servicios o de actividad terciaria (Buzai y Baxendale, 2008).

El predio, de pertenencia de la Municipalidad de San Miguel de Tucumán, es desocupado para la construcción de una plaza pública o parque temático llamado “La Ciudadela” -por ordenanza aprobada en 2013- en homenaje al bicentenario y a José de San Martín. Aunque a un mes del traslado de las familias, los vecinos sostienen que comienza a crecer un basural y comienzan trabajos de limpieza, construcción de cordón cuneta y alumbrado público (Noticia, 2003; Bringas, 2014; Noticia, 2014a).

Ángela Riera -conocido como Villa Piolín- constituye un asentamiento informal relocalizado en noviembre del año 2014, que data de la década del setenta y se encuentra ubicado en la capital provincial entre calles Crisóstomo Álvarez y San Lorenzo (a la altura de la Av. Mate de Luna al 2800), con una extensión de dos manzanas urbanas que suman una superficie de 1,5 ha. En dicho barrio residían aproximadamente 150 familias en condiciones de marginalidad y hacinamiento, en viviendas precarias (fundamentalmente de madera) con circulación angosta y laberíntica (Delgado, 2010; Noticia, 2014b; Noticia, 2014c; Noticia, 2014d).

El predio, de pertenencia de una empresa privada, que era objeto de litigio entre ésta y la provincia desde el año 1988, es expropiado en 2014 -a los fines de ser ocupado como espacio verde o servicio público- por sanción de la Sala III de la Cámara Civil y Comercial que ordena a la provincia el pago de casi dos millones, valuados en australes pero actualizados a moneda peso en dicho año (Noticia, 2014b; Noticia, 2014d; Noticia, 2014e).

El Manantial Sur constituye un emprendimiento habitacional de pertenencia del IPVDU, localizado en El Manantial con jurisdicción de San Miguel de Tucumán y acceso por las avenidas Colón, Alem y Coronel Zelaya (para continuar la trama urbana de la capital). Se destina a la relocalización de distintos asentamientos informales del AMeT, específicamente para 2500 familias (1500 viviendas destinadas a tres dormitorios, 1000 a dos y dentro de éstas se dejan reservas para población con discapacidad) de escasos recursos que habitan en condiciones de precariedad, riesgo ambiental y niveles deficitarios de cobertura de redes de servicios (Olivera, 2013; Noticia, 2013; Noticia, 2016b).

La obra general fue presupuestada por \$751.919.432, dividido en 4 sectores de viviendas; aunque al año 2013, el avance de las obras fue del 9.38% con una inversión de \$70.573.691 (Olivera, 2013).

Las etapas I y II, correspondientes a la relocalización de los asentamientos Villa Piolín y El Triángulo (como se muestra en la Figura N°1), integran un área que posee aproximadamente 13,30 ha., con lotes individuales que superan los 270 m². Al momento de relocalización de estos asentamientos, las viviendas cuentan -según IPVDU- con cocina y calefón; y los barrios con red vial, gas natural, agua potable, desagües cloacales y pluviales, energía eléctrica, caminerías y arbolado. Se prevén, a su vez, reservas para equipamientos comunitarios, educativos, sanitarios, deportivos, recreativos, espacios verdes (plazas y un parque a escala urbana), líneas de transporte público de pasajeros, construcción de avenidas y calles principales de 28 a 30 metros (con carácter de bulevares arbolados) y conexión a redes colectoras ya existentes (Olivera, 2013; Noticia, 2013; Noticia, 2014b; Noticia, 2016b). A un año del traslado, las familias reconocen falta de servicios de recolección de residuos (tarea de la capital) que deriva en el desparramo de basura por las avenidas que bordean la urbanización o en terrenos baldíos, falta de desmalezamiento, iluminación de calles desde que llegaron (según IVPDU esto es porque los focos son robados constantemente), transporte público (las paradas más cercanas se encuentran traspasando interminables pasillos de casas precarias), hospital, caps., red de agua potable (las dos estaciones de bombeo construidas para ese emprendimiento se encuentran sin funcionamiento), espacios verdes (sin parquizar) y la existencia de focos de contaminación y malos olores por la cámara de inspección sin tapa (al ser robada) de la que brotan aguas servidas constantemente (Noticia, 2014b; Noticia, 2016a).

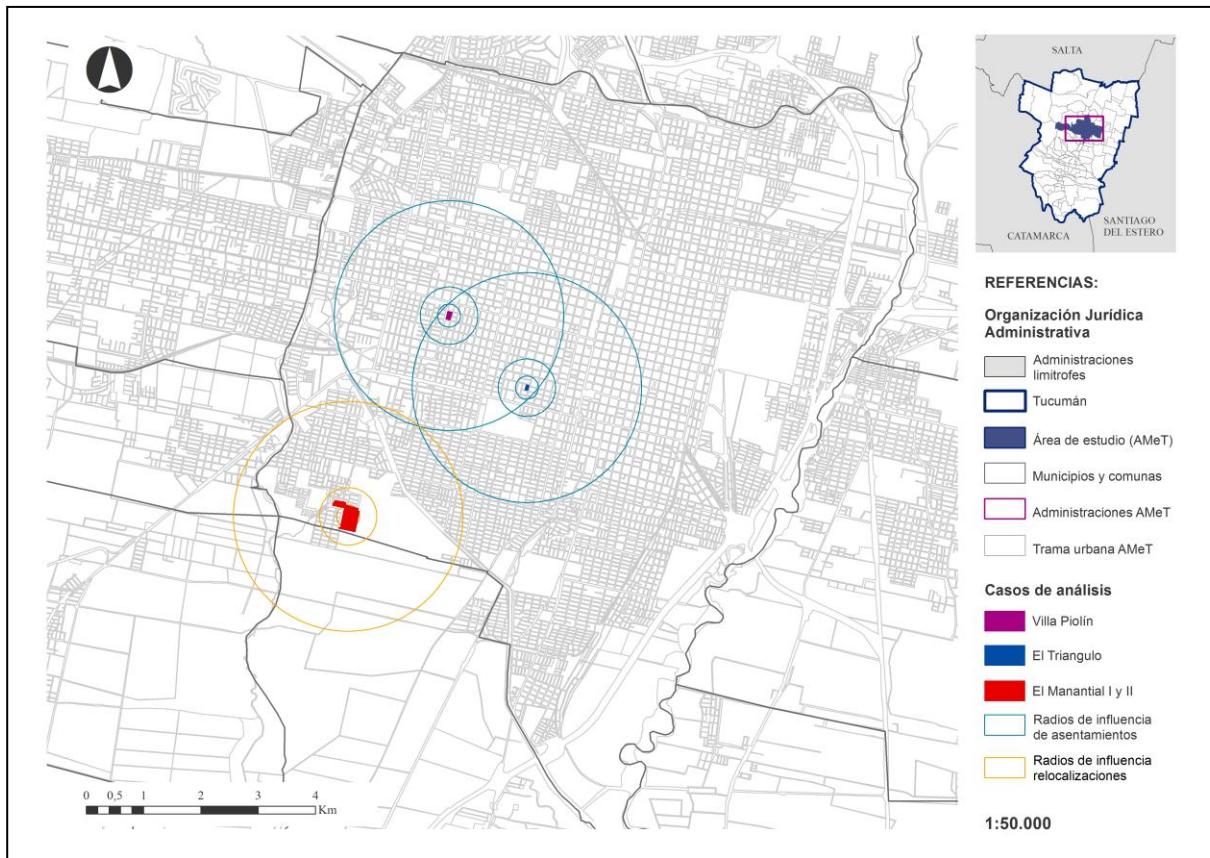


Figura N°1. Localización de casos y radios de alcance. Base cartográfica IGN - IDET - Municipalidad de SMT. Base de datos IPVDU (2014).

En el caso de la población relocalizada de Villa Piolín, al año 2015 aún esperan equipamientos de salud, pista de atletismo, cancha de básquet, iluminación vial, vigilancia (ante la creciente inseguridad del barrio) y el parque prometido; de éste último se realizaron trabajos aislados como nivelación de suelo y construcción de veredas perimetrales, bancos y calles peatonales (Noticia, 2015). En el caso de la población relocalizada de El Triángulo, ésta expresa su descontento por la situación de recibir -en algunos casos- módulos habitacionales que aún no pueden ampliar al no contar con medios económicos suficientes y por tener que empezar de nuevo en una zona donde las distancias son alejadas y las viviendas de superficie mínima (Bringas, 2014).

En este contexto, Durán (titular del IPVDU) afirma que dicha institución cuenta con un plan que remedia la urgencia y piensa a largo plazo, asumiendo problemáticas de base como la alta concentración poblacional y la falta de infraestructura básica en zonas urbanizables; y sostiene que la planificación de nuevos barrios y su posterior concreción -sumado al efecto

multiplicador de las obras- generan, no solo mayor inclusión social, sino además plusvalías en las áreas de influencia con motivo de la dotación de redes de infraestructura que propician -a la vez- la instalación de emprendimientos privados que revalorizan el barrio (Olivera, 2013; Noticia, 2016c).

Cobertura de servicios básicos y cercanía a centralidades

En función de las variables seleccionadas y de cada caso de estudio, como se muestra en la Figura N°2, para el radio de alcance de 0-200 metros (entendido como óptimo) se evidencia que, en el caso de Villa Piolín y El Triángulo, el total de la superficie del buffer (0,125 Km²) es urbana, mientras que en El Manantial ésta no supera el 88%.

En cuanto a la dotación educativa, Villa Piolín posee cuatro equipamientos (uno de nivel inicial, otro primario y dos secundarios), El Triángulo no posee ninguno y El Manantial posee dos (uno inicial y otro primario).

En cuanto al transporte público de pasajeros, Villa Piolín -al igual que El Manantial- posee una línea urbana y ninguna interurbana, mientras que El Triángulo no posee líneas urbanas pero sí dos interurbanas. Si se tiene en cuenta la longitud de vial de cada caso para dicho radio, Villa Piolín no supera el 15% con líneas urbanas y el 0% con interurbanas, El Triángulo no supera el 0% con líneas urbanas y el 36% con interurbanas, y por último, El Manantial no supera el 27% con líneas urbanas y el 0% con interurbanas.

En cuanto a equipamientos de salud y centralidades, ninguno de los casos posee establecimientos sanitarios o servicios metropolitanos cercanos.

Para el radio de alcance de 200-500 metros (entendido como aceptable) se evidencia que, en el caso de Villa Piolín y El Triángulo, el total de la superficie del buffer es urbana, mientras que en El Manantial ésta no supera el 52%.

En cuanto a la dotación educativa, Villa Piolín posee cinco equipamientos (dos de nivel inicial, dos primarios y un Técnico Profesional), El Triángulo posee ocho (dos iniciales, dos primarios, tres secundarios y uno de enseñanza para adultos) y El Manantial posee tres (uno inicial, uno primario y uno secundario).

En cuanto al transporte público de pasajeros, Villa Piolín posee seis líneas urbanas -al igual que El Triángulo- y siete interurbanas más que éste (que posee cinco), mientras que El

Manantial posee una línea urbana y ninguna interurbana. Si se tiene en cuenta la longitud de vial de cada caso para dicho radio, Villa Piolín no supera el 49% con líneas urbanas y lo supera en un 183% con interurbanas (lo cual no implica que circule transporte público por todo el vial sino mas bien que existen gran cantidad de líneas superpuestas), El Triángulo no supera el 82% con líneas urbanas y el 75% con interurbanas, y por último, El Manantial no supera el 13% con líneas urbanas y el 0% con interurbanas.

En cuanto a la dotación sanitaria, solo El Triángulo posee un equipamiento de salud (un CAPS), mientras que el resto no posee ninguno; al igual que en relación a las centralidades donde ninguno de los casos posee servicios metropolitanos cercanos.

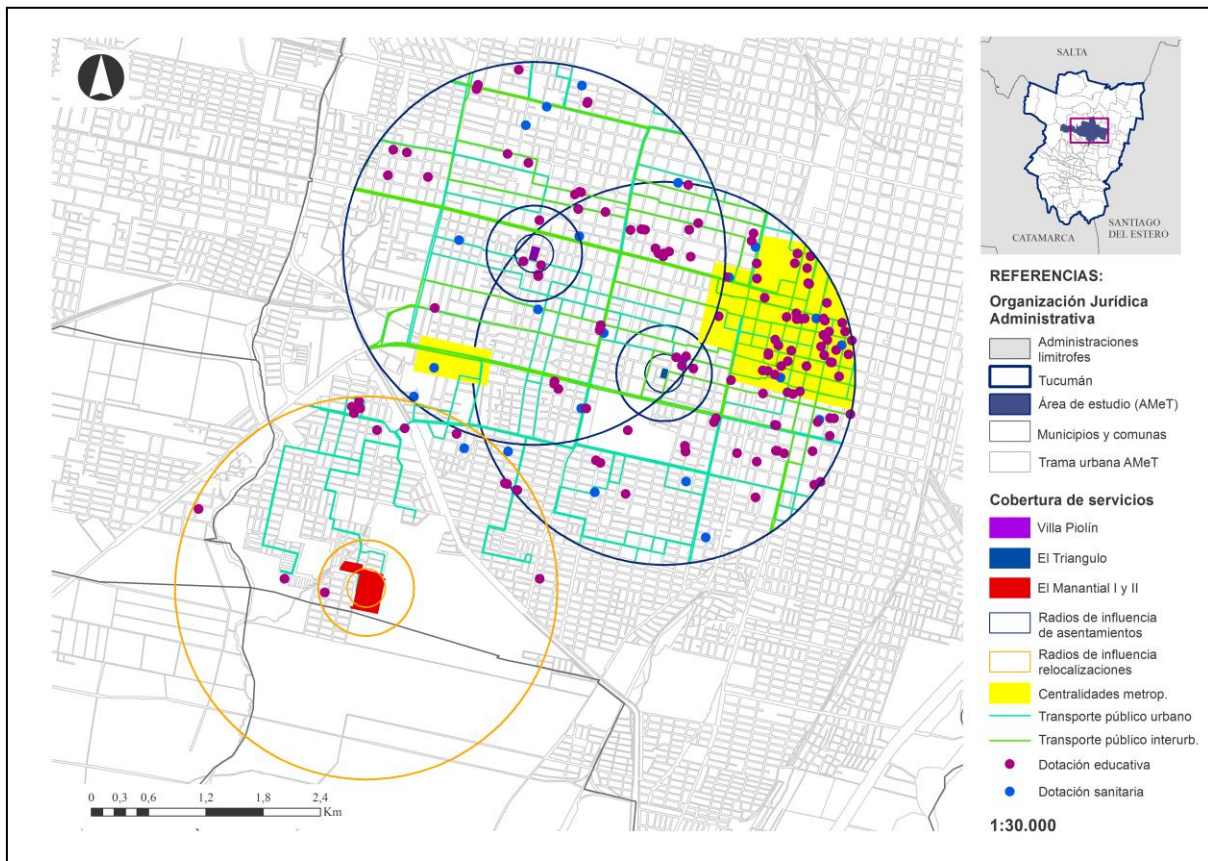


Figura N°2. Cobertura de servicios básicos y cercanía a centralidades según radios de alcance. Base de datos Castañeda (inédito).

Para el radio de alcance de 500-2000 metros (entendido como deficitario) se evidencia que, en el caso de Villa Piolín y El Triángulo, el total de la superficie del buffer es urbana, mientras que en El Manantial ésta no supera el 43%.

En cuanto a la dotación educativa, Villa Piolín posee 61 equipamientos (14 de nivel inicial, 14 primarios, 13 secundarios, 7 profesionales, 2 técnicos profesionales, 8 de enseñanza para adultos, 1 de enseñanza especial y 2 no universitarios), El Triángulo posee 148 (29 de nivel inicial, 28 primarios, 30 secundarios, 14 profesionales, 3 técnicos profesionales, 18 de enseñanza para adultos, 9 de enseñanza especial, 13 no universitarios y 4 universitarios) y El Manantial posee 24 (7 de nivel inicial, 7 primarios, 6 secundarios, 2 profesionales y 2 de enseñanza para adultos).

En cuanto al transporte público de pasajeros, Villa Piolín posee 24 líneas urbanas y 20 interurbanas, El Triángulo posee 30 líneas urbanas y 41 interurbanas; mientras que El Manantial posee 9 líneas urbanas y 5 interurbanas. Si se tiene en cuenta la longitud de vial de cada caso para dicho radio, Villa Piolín no supera el 72% con líneas urbanas y el 65% con interurbanas, El Triángulo lo supera en un 102% con líneas urbanas y no supera el 91% con interurbanas, y por último, El Manantial no supera el 41% con líneas urbanas y el 1.34% con interurbanas.

En cuanto a la dotación sanitaria, Villa Piolín posee 12 equipamientos de salud (9 CAPS y 3 sanatorios), El Triángulo 16 (5 CAPS, 3 CAC, 4 sanatorios y 4 hospitales) y El Manantial sólo dos (2 CAPS).

En cuanto a las centralidades urbanas, Villa Piolín y El Triángulo poseen dos en sus cercanías (aunque difieren en la cantidad de servicios metropolitanos ya que el primer caso reúne 20 y el segundo el doble); mientras que El Manantial no posee ninguna.

Niveles de accesibilidad de las áreas de influencia

Los niveles de accesibilidad se calculan en función de la estimación de ponderaciones para cada variable que compone el análisis, como se muestra en la Tabla N°1, las cuales resultan de un proceso de decisión del equipo de trabajo.

Variables		Transporte público		Dotación educativa	Dotación sanitaria	Centralidades metrop.	Pesos
		urbano	interurbano				
Ponderaciones		4	5	2	2	5	1
Transporte	urbano	1					0.20

público	interurbano	1,25	1				0.30
Dotación educativa		0,50	0,40	1			0.10
Dotación sanitaria		0,50	0,40	1,00	1		0.10
Centralidades metrop.		1,25	1,00	2,50	2,50	1	0.30

Tabla N°1. Ponderaciones y pesos de variables.

En este contexto, se otorga mayor valor al transporte público interurbano y a las centralidades metropolitanas, ya que, en el primer caso este permite el flujo de personas hacia el resto de localidades del AMeT y en el segundo caso, porque allí se concentran los servicios de escala metropolitana que generan la mayor atracción de población. En el caso del transporte público urbano, si bien sólo permite la movilidad dentro del municipio capital, éste posibilita realizar actividades que exceden las distancias a pie. Por último, la dotación educativa y sanitaria se ponderan de la misma manera y con menor valor que las variables anteriores (sin disminuir su incidencia en relación a las demás) a los fines de jerarquizar la accesibilidad física hacia dichos equipamientos. De manera que a partir de dicho análisis se obtienen niveles de accesibilidad que se reclasifican en cinco niveles (muy bajo, bajo, intermedio, alto y muy alto), como se muestra en la siguiente Figura.

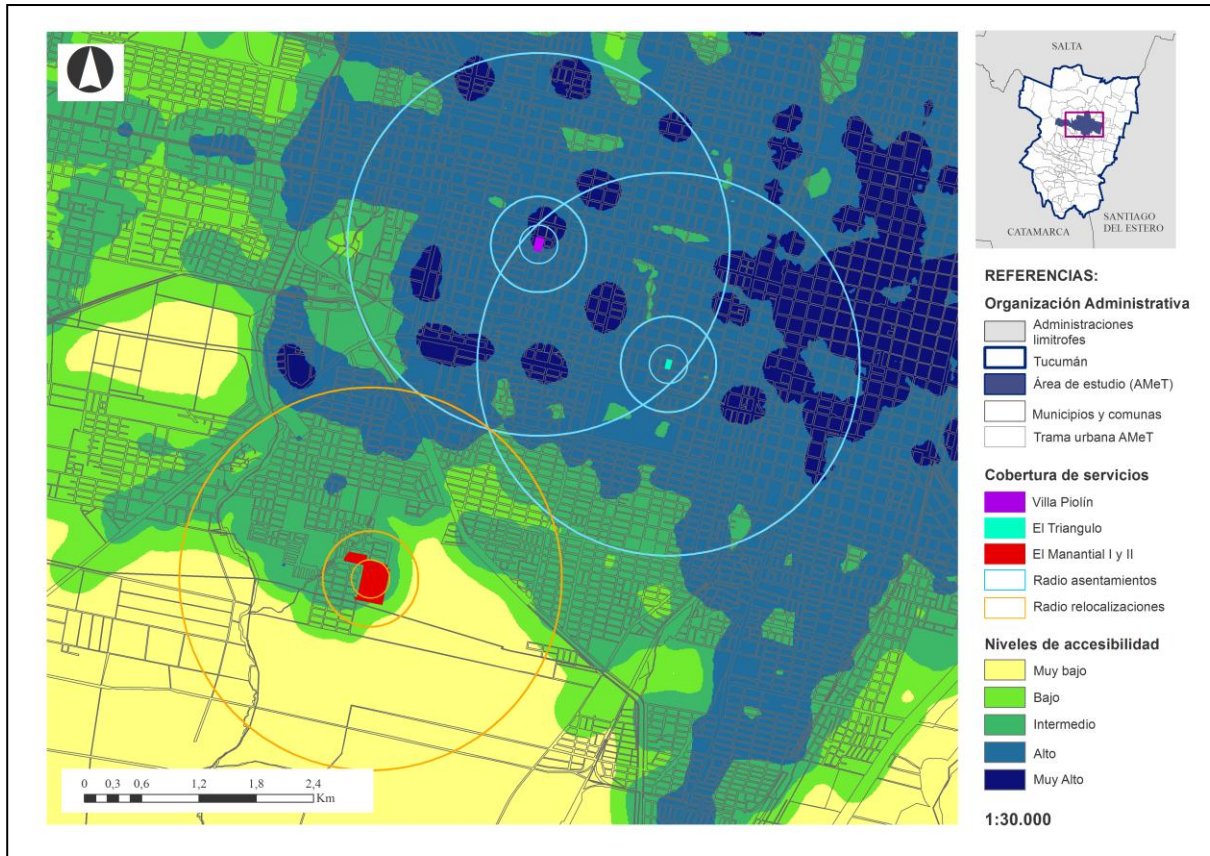


Figura N°3. Accesibilidad física de las áreas de influencia de los casos de análisis.

CONCLUSIONES

En los casos de estudio se verifica que las políticas de mejora del hábitat basadas en la relocalización de urbanizaciones populares no mejoran la calidad de vida de la población relocalizada. A pesar de que a las familias se les entrega un módulo habitacional e incluso una vivienda mínima terminada, las condiciones de localización imponen una calidad de vida menor a la situación de origen.

Esto se demuestra en los costes extras (transporte) que deben solventar para tener una accesibilidad similar a la anterior, situación que repercute fuertemente en las economías familiares. Por lo tanto, lejos de beneficiar a los grupos relocalizados, se los castiga mandándolos a lugares con condiciones muy por debajo de las que tenían; esto se observa en los análisis realizados.

En el radio de alcance de los 0-200 metros la situación es más disímil, ya que en materia de equipamientos educativos y sanitarios, transporte público urbano y cercanía a centralidades,

el caso más desfavorable corresponde a El Triángulo, no así si se tiene en cuenta el transporte público interurbano en el que constituye el caso más favorable; a éste le sigue El Manantial que posee una situación más desfavorable que Villa Piolín.

En el radio de alcance de los 200-500 metros comienza a notarse la diferencia entre los asentamientos y el área de relocalización, ya que en todas las variables tenidas en cuenta El Manantial constituye el caso más desfavorable; a éste le sigue Villa Piolín que posee menor cobertura de servicios que El Triángulo (aunque lo supera más del doble en cantidad de líneas interurbanas).

En el radio de alcance de los 500-2000 metros El Manantial nuevamente constituye el caso más desfavorable en todas las variables; a éste le sigue Villa Piolín que posee menor cobertura de servicios que El Triángulo.

De esta manera, como se observa en la Figura N°3, Tanto Villa Piolín como El Triángulo se encuentran localizados en áreas donde la accesibilidad es muy alta, alta e intermedia; mientras que en Manantial Sur -a pesar de tener valores intermedios- ésta disminuye a baja y muy baja.

En este sentido, autoridades del IPVDU fundamentan el traslado en el aumento de las condiciones de vida de las familias asentadas aunque, como se evidencia en el presente trabajo, las condiciones de accesibilidad disminuyen en el lugar de relocalización. Lo cual demuestra que se otorgan respuestas concretas en materia de vivienda pero se deja de lado un aspecto muy importante de la calidad de vida urbana, que es la accesibilidad al transporte y servicios básicos de educación y salud.

Dichas autoridades además sostienen que lleva un tiempo para que las cosas funcionen en una urbanización de tal magnitud, pero la pregunta es cuál es el costo -en términos de accesibilidad- que los residentes relocalizados deben pagar para obtener una vivienda que no mejora, en definitiva, sus niveles de calidad de vida.

Desde el punto de vista urbano, estas políticas de relocalización tampoco han generado un beneficio para la ciudad; muy por el contrario, han favorecido los procesos de segregación socio espacial a lo largo de la extensión del AMeT. Esto se demuestra observando la fuerte localización de barrios populares en sectores como Manantial Sur en los últimos años, o en Las Talitas 20 años atrás promovidos por políticas públicas de relocalización, en forma

simultánea con la concentración de vivienda residencial de alto nivel económico en la zona pedemontana, el resultado: ricos y pobres sectorizados y separados dentro del AMeT.

Los barrios populares relocalizados perduran en una condición insular, aislados de la trama, marginados de la ciudad formal, siendo sometidos periódicamente según el cambio de gobierno, a políticas, programas o proyectos para mejorar la calidad de vida y fomentar su integración a la ciudad. Adquieren, con el paso del tiempo, una fuerte estigmatización social de barrio o zona pobre dentro del AMeT, sumado a la pérdida de identidad que sufren las familias relocalizadas producto del desarraigo, puesto que la identidad urbana constituye un servicio público básico para generar la integración urbana. De hecho, este es uno de los aspectos que más se trabaja en las últimas actuaciones urbanas a nivel latinoamericano catalogadas como “buenas practicas urbanas”.

Este proceso que viene observándose (Gómez López, 2001) desde hace más de 30 años perdurará en tanto no se resuelvan problemas estructurales que sólo pueden ser afrontados o delineados desde un planeamiento integral del AMeT.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Ardila, R. (2003). Calidad de vida: una definición integradora. *Revista Latinoamericana de Psicología*, vol. 35, Nº 2, pp. 161-164.

Blanco, J., Bosoer, L., Apaolaza, R. (2014). Gentrificación, movilidad y transporte: aproximaciones conceptuales y ejes de indagación. *Revista de Geografía Norte Grande*, vol. 58, pp. 41-53.

Boldrini, P. (2011). *Producción Participativa del Hábitat Popular en el Área Metropolitana de San Miguel de Tucumán*. Tesis doctoral en Ciencias Sociales. Universidad Nacional de Tucumán, Argentina.

Boldrini, P., y Malizia, M. (2014). Procesos de gentrificación y contragentrificación. Los mercados de Abasto y Del Norte en el Gran San Miguel de Tucumán (Noroeste Argentino). *Revista Invi*, vol. 29, Nº 81, pp. 157-191.

Boldrini, P., Del Castillo, A., Malizia, M. (2014). Condiciones de vida y fragmentación socio-espacial en el Aglomerado Gran San Miguel de Tucumán (noroeste argentino). *Revista Estudios Socioterritoriales*, vol. 15, pp.15-43.

Breilh, J. (2010). La epistemología crítica: una nueva forma de mirar la salud en el espacio urbano. *Revista Salud Colectiva*, vol. 6, N° 1, pp. 83-101.

Breilh, J. (2013). La determinación social de la salud como herramienta de transformación hacia una nueva salud pública (salud colectiva). *Revista Facultad Nacional Salud Pública*, vol. 31, N° 1, pp. 13-27.

Bringas, F. (2013, 01 de octubre). Desde marzo, 58 familias esperan irse de la villa. *La Gaceta*.

Bringas, F. (2014, 16 de mayo). Las familias de El Triangulitos se despiden y se trasladan a El Manantial. *La Gaceta*.

Buzai, G., y Baxendale, C. (2008). Modelos de localización-asignación aplicados a servicios públicos urbanos: Análisis espacial de escuelas de EGB en la ciudad de Luján. *Revista Universitaria de Geografía*, N° 17, pp. 233-254.

Castañeda, A. L. (inédito). *Metodología de detección de umbrales ambientales en base a los servicios urbanos. Un aporte a la evaluación del área metropolitana de Tucumán*. Tesis doctoral en Ciencias Sociales. Universidad Nacional de Tucumán, Argentina.

Dangond Gibsone, C., Francois Jolly, J., Monteoliva Vilches, A., Rojas Parra, F. (2011). Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano. *Revista Pap. Polít. Bogotá*, vol. 16, N°2, pp. 485-514.

Delgado, E. (2010, 20 de julio). “Villa Piolín”, o el nudo de la inseguridad. *La Gaceta*.

Figuroa, O. (2005). Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina. *Revista Eure*, vol. XXXI, N°94, pp. 41-53.

Guevara, H., Domínguez, A., Ortunio, M., Padrón, D., Cardozo, R. (2010). Perception about the quality of life based on the principles of complexity. *Revista Cubana de Salud Pública*, vol. 36, N° 4, pp. 357-360.

Gómez López, C. (2001). Influencia de la Promoción pública de vivienda en el desarrollo de la mancha urbana de la ciudad de San Miguel de Tucumán. Elementos para la comprensión de su estructura urbana. Valencia: Servicio de Publicaciones de la Universidad Politécnica de Valencia, Serie Tesis doctorales.

Gómez López, C., Cuozzo, R. L., Boldrini Peralta, P. L. (2015). Impactos de las políticas públicas de hábitat en la configuración del espacio urbano entre 2003 y 2013. El caso del área metropolitana de Tucumán, Argentina. *Revista Cuaderno urbano*, vol. 19, N° 19, pp. 153-178.

Gutiérrez, A. (2000). La producción del transporte público en la metrópolis de Buenos Aires: Cambios recientes y tendencias futuras. *Revista EURE*, vol. 26, N° 77, pp. 109-136.

Hernández Aja, A. (2009). Calidad de vida y medio ambiente urbano: Indicadores locales de sostenibilidad y calidad de vida. *Revista INVI*, vol. 24, N° 65, pp. 79-111.

Lange Valdés, C. (2011). Dimensiones culturales de la movilidad urbana. *Revista INVI*, vol. 26, N° 71, pp. 87-106.

Longhi, F., Bolsi, A., Velázquez, G., Paolasso, P., Celemín, J. P. (2015). Fragmentación socio-territorial y condiciones de vida en Argentina en los albores del siglo XXI. *Revista Latinoamericana de Población*, N° 12, pp. 99-131.

Navarrete Rodríguez, P. E., y Andrade Vallejo, M. A. (2010). La infraestructura del transporte público urbano en la ciudad de México y su relación con las políticas públicas. *Revista Investigación Administrativa*, vol. 39, N°105, pp. 41-59.

Noticia (2003, 11 de marzo). Villa “El Triángulo”. *La Gaceta*.

Noticia (2013, 16 de agosto). El IPV comenzó la construcción De Manantial Sur.
Comunicados de prensa IPVDU.

Noticia (2014a, 04 de junio). Se llevaron las casas de “El Triangulito” y comenzó a crecer el basural. *La Gaceta*.

Noticia (2014b, 03 de noviembre). Hoy se realizará el traslado de Villa Piolín. *La Gaceta*.

Noticia (2014c, 05 de noviembre). Desde adentro: cómo era vivir en “Villa Piolín”. *La Gaceta*.

Noticia (2014d, 05 de noviembre). La provincia planea comprar el predio de Villa Piolín. *La Gaceta*. Recuperado de <http://www.lagaceta.com.ar/nota/614836/sociedad/provincia-planea-comprar-predio-villa-piolin.html>.

Noticia (2014e, 06 de noviembre). La Provincia pagará \$2 millones por el predio de Villa Piolín. *La Gaceta*.

Noticia (2015, 26 de noviembre). A un año del traslado de Villa Piolín, la plaza es aún una promesa. *Tucumán Primicias*.

Noticia (2016a, 28 de marzo). Corrupción: 400 casas adjudicadas, vacías y en venta en Manantial Sur. *Contexto*.

Noticia (2016b, 26 de noviembre). Manantial Sur: 190 familias ya tienen casa propia. *Secretaría de Estado de Comunicación Pública del Gobierno de Tucumán*.

Noticia (2016c, 29 de noviembre). Entregaron 190 viviendas en el barrio Manantial sur, que ya cuenta con servicio de recolección de residuos. *Municipalidad de San Miguel de Tucumán*.

Olivera, T. (2013). Comenzó la construcción de Manantial Sur. *Revista Consejo Nacional de la Vivienda*, N° 41, pp. 63-66.

Obregón Biosca, S. A., y Betanzo Quezada, E. (2015). Análisis de la movilidad urbana de una ciudad media mexicana, caso de estudio: Santiago de Querétaro. *Revista Economía, Sociedad y Territorio*, vol. XV, N°47, pp. 61-98.

Rodríguez Vignoli, J. (2008). Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina. *Revista Eure*, vol. XXXIV, N°3, pp.49-71.

Satriano, C. (2006). Pobreza, Políticas Públicas y Políticas Sociales. *Revista Mad*, N°15, pp. 60-73.

Schwartzmann, L. (2003). Calidad de vida relacionada con la salud: aspectos conceptuales. *Revista Ciencia y Enfermería*, vol. IX, N°2, pp. 09-21.

Smith, N. (2012). La nueva frontera urbana. Ciudad revanchista y gentrificación. Madrid: Editorial Traficantes de Sueños.

Smith Manrique Gómez, A. (2013). Gentrificación de La Candelaria: reconfiguraciones de lugar de residencia y consumo de grupos de altos ingresos. *Revista Colombiana de Geografía*, vol. 22, N° 2, pp. 211-234.

Tonón, G., y Castro Solano, A. (2012). Calidad de vida en Argentina: percepciones macro y micro sociales. *Revista Estudios Políticos*, N°27, pp.157-171.

Urzúa, A., y Caqueo-Urizar, A. (2012). Calidad de vida: Una revisión teórica del concepto. *Revista TerPsicol*, vol. 30, N° 1, pp. 61-71.

Velázquez, G. (2001). Geografía y Bienestar: situación local, regional y global de la Argentina luego del censo 2001. Buenos Aires: Editorial Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica.

Velázquez, G., y Celemín, J. P. (2013). La Calidad Ambiental en la Argentina: análisis regional y departamental 2010. Buenos Aires: Editorial Universidad del Centro de la provincia de Buenos Aires.

Wainstein Krasuk, O., y Nrandariz, G. (2014). Ciudades inclusivas. Estrategias de intervención. Hacia ciudades inclusivas. Buenas prácticas. Buenos Aires: Editorial Concentre.