

**XI Jornadas de Jóvenes Investigadorxs**  
**Instituto de Investigaciones Gino Germani**

Facultad de Ciencias Sociales – UBA

**PROCESO DE CONFIGURACIÓN Y EXPANSIÓN DE UNA CIUDAD  
INTERMEDIA DEL NOROESTE ARGENTINO: AGLOMERADO GRAN  
SANTIAGO DEL ESTERO-LA BANDA.**

Eje 6 – Espacio social, tiempo y territorio

Jaqueleine Bonardi  
jaquelinebonardi@gmail.com  
Arquitecta

Instituto de Investigaciones Territoriales y Tecnológicas para la producción del Hábitat  
|INTEPH, CONICET-UNT|



XI Jornadas de Jóvenes Investigadorxs  
Instituto de Investigaciones Gino Germani  
26,27,28 de octubre de 2022

**PROCESO DE CONFIGURACIÓN Y EXPANSIÓN DE UNA CIUDAD  
INTERMEDIA DEL NOROESTE AREGENTINO: AGLOMERADO GRAN  
SANTIAGO DEL ESTERO-LA BANDA**

**Palabras clave:** Hábitat – Desigualdad residencial- Políticas Publicas.

**Introducción**

En las ciudades argentinas, al igual que en otras ciudades latinoamericanas, la aplicación de las políticas neoliberales en las últimas décadas trajo aparejada una serie de efectos tales como el continuo aumento de la población urbana, junto con la disminución de la primacía de las ciudades principales debido a la reorientación de las migraciones hacia otras urbes de carácter intermedio. Esto estuvo acompañado por un crecimiento económico disímil y un aumento de la desigualdad y la pobreza. En las últimas décadas hubo una disminución en la primacía de las grandes ciudades y un aumento de la población en ciudades intermedias. Actualmente se convirtieron en las protagonistas de los cambios socio-espaciales dada su importancia demográfica y las funciones que desempeñan en el ámbito regional y local, equilibrando los procesos de polarización entre ciudades y frenando el excesivo crecimiento de las grandes aglomeraciones.

En particular, el aglomerado Santiago del Estero-La Banda (GSE-LB), es considerado una ciudad intermedia pequeña en la jerarquía urbana nacional. Constituye un nodo de referencia en la provincia en tanto es su principal centro político, financiero y cultural, presenta una estructura socio-espacial fragmentada. Las lógicas estructurantes del crecimiento urbano operan desde el Estado, el mercado y la comunidad, de manera particular y bajo una significativa asimetría de poder. Son escasos los estudios elaborados para este aglomerado en particular desde una perspectiva netamente urbana que permita comprender la dinámica residencial y la producción del hábitat en toda su complejidad y de esta forma, diseñar políticas públicas apropiadas. Es por ello que resulta pertinente profundizar el análisis sobre el proceso de crecimiento y expansión del aglomerado a partir de las manifestaciones socio-espaciales de la dinámica residencial y las políticas públicas inherentes a su proceso de conformación.

El objetivo principal de este ensayo se centra en el reconocimiento de las etapas y rasgos claves del proceso de crecimiento y expansión del aglomerado Gran Santiago del Estero-La Banda (GSE-LB) desde su fundación hasta la actualidad. Su estudio permitirá registrar las lógicas de uso del suelo en diferentes momentos del proceso de urbanización, reconociendo a su vez, diferentes patrones de localización de la población y las características y funciones de los lugares en los que se emplazan.

Este ensayo forma parte de mi proyecto doctoral de investigación abocado al estudio de la desigualdad residencial en el aglomerado GSE-LB, y se enmarca en el proyecto titulado “Desigualdades y fragmentación territorial en Argentina durante el primer cuarto del siglo XXI” financiado por el CONICET y que se lleva a cabo en Instituto de Investigaciones Territoriales y Tecnológicas para la producción del Hábitat (INTEPH, UNT-CONICET).

### **Aproximaciones teóricas**

Latinoamérica constituye la región más desigual del planeta (Paolasso,2020). En los últimos veinte años las ciudades de América Latina han atravesado por importantes procesos de cambios y transformaciones. En muchos casos el acelerado crecimiento de estas urbes ha tornado susceptibles a vastos sectores de la población a riesgos o peligros naturales, sociales o ecológicos, contribuyendo así al mantenimiento y a la acentuación de la segregación socio-espacial. Esto ha dado lugar no solo al aumento de la informalidad urbana, sino también a la

fragmentación y la polarización socio-económica (Mertins, 2011). Estos procesos producen transformaciones en las ciudades, pero preservando muchos de los rasgos establecidos y consolidados a lo largo de su historia (Malizia; Boldrini; Castillo, 2017). Como explican Prévôt Schapira (2000) y Sassen (2007), las metrópolis atravesaron un proceso de polarización en su estructura espacial y social como resultado de la combinación de complejos factores relacionados con el avance del capitalismo y con particulares patrones culturales, históricos y sociales.

Para estudiar la evolución socio-espacial de los aglomerados, utilizamos un modelo de diferenciación socio espacial, buscando reflejar de manera simplificada, el uso del espacio, su entorno y la distribución de la población,<sup>1</sup> teniendo en cuenta los rasgos particulares en el área de estudio. Su diseño muestra que estas ciudades tienen similitudes en su estructura espacial y socio-funcional, pero su composición social y estructuras políticas son ampliamente divergentes (Boldrini; Malizia, 2017).

La segregación socio espacial constituye la manifestación del grado de desigualdad existente en el territorio. Cuando la desigualdad y los contrastes socioespaciales alcanzan una magnitud y extensión considerables y, además, persisten en el tiempo, la segregación se convierte en fragmentación. Entendida así, no es otra cosa que una manifestación perdurable de la desigualdad que se materializa en el territorio (Paolasso, 2020). La fragmentación se puede interpretar de diversas maneras, en la mayoría de los casos, se utiliza el término para referirse a la estructuración de los procesos económicos, políticos y de transformación social acaecidos con la posmodernidad en las áreas urbanas (liberalización, desregulación, privatización y una división del trabajo polarizada como consecuencia del capitalismo global) (Scholz, 2010).

Cuando se habla de informalidad, normalmente se refiere a la informalidad ligada a la pobreza, que tiene que ver con los ingresos, la vivienda, el barrio, etc. Pero, predomina y “gobierna” la informalidad, tolerada en forma de laissez-faire por autoridades políticas (Mertins, 2011). Clichevsky (2001) sostiene que la informalidad urbana conlleva dos formas

---

<sup>1</sup> Mertins estudia, mediante este modelo, tres ciudades capitales del noroeste argentino- Salta, Santiago del Estero y Gran San Miguel de Tucumán- y demuestra que los resultados obtenidos no pueden constituir un modelo que explique el desarrollo socio-espacial, la estructura y diferenciación de las ciudades intermedias de Argentina o América Latina. No obstante, plasman algunos criterios que pueden considerarse típicos en el desarrollo socio-espacial de las ciudades respectivas; Mertins, 1995, ob.cit.

de transgresión: una respecto de los aspectos dominiales y otra del incumplimiento de las normas de urbanización. Contrariamente a la urbanización formal, la urbanización informal primero habita el terreno, después construye la vivienda y por último trata de dotarlo de servicios, lo cual configura un proceso particular sobre el cual no es posible aplicar las normas de los procesos formales (Cravino, 2012). El fenómeno de la informalidad urbana contiene tres componentes (Duhau, 1998): el acceso al suelo urbano; la producción de la vivienda y la producción y obtención de los servicios públicos, equipamiento e infraestructura. En todos predomina un tipo de acción autogestiva, en la cual el motor principal del proceso es el grupo familiar y/o colectivo barrial (Boldrini; Malizia, 2017). Como consecuencia, la estructura de la ciudad se modifica permanentemente. El crecimiento tradicional clásico centro-periferia, en el cual la localización de los asentamientos informales formaba un cinturón de pobreza en toda el área de expansión urbana, quedó atrás y fue reemplazado por estructuras insulares de riqueza, precariedad, consumo y producción (Janoschka, 2002).

### **Aspectos metodológicos**

Para llevar adelante el análisis del proceso de conformación del aglomerado y su incidencia en la fragmentación y segregación socio espacial resultante se utilizaron diferentes fuentes de información provenientes de organismos oficiales: datos censales (Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas y Encuesta Permanente de Hogares para los años 1869; 1895; 1914; 1960; 1970; 1991; 2001; 2010 y el Censo de Carlos III y el Informe del Obispo Moscoso para estudiar los primeros registros poblaciones del área de estudio), oficiales (Código de Ordenamiento Urbano y Edificación, Plan Estratégico Urbano Territorial para Santiago del Estero 2008 y su avance 2018), y el análisis de material bibliográfico (Yuni y Urbano, 2003) dio lugar a la contextualización y comprensión de los principales procesos socio-territoriales. Las imágenes satelitales, resultan ser una fuente importante de información para reconstruir la dinámica del crecimiento urbano y analizar los cambios en el uso de suelo (Buzai, 2013). Éstas, permitieron el análisis, a través de los Sistemas de Información Geográfica, la superficie ocupada por este aglomerado y su expansión entre períodos. Los cortes espacio-temporales que se mencionan, responden a las etapas de

crecimiento y expansión de la ciudad previamente delimitadas y establecidas de acuerdo con la disponibilidad de planos de diferentes épocas.

Asimismo, el estudio de los últimos veinte años, se basó en el análisis de imágenes satelitales que ponen en evidencia la mancha urbana actual. Los resultados obtenidos permitieron detectar rasgos claves en cada una de las etapas. La estructura del aglomerado Gran Santiago del Estero-La Banda estuvo tradicionalmente marcada por un gradiente socio-espacial negativo desde el centro, es decir su nodo fundacional, hacia la periferia y sus áreas de expansión. En las últimas décadas, la expansión del aglomerado, se produjo principalmente hacia el sur, guiada por el cauce del río Dulce, sobre las principales vías de circulación que conectan a la provincia con el centro y sur del país.

### **Presentación del área de estudio**

Las ciudades intermedias del noroeste argentino no son ajenas a estos cambios y los estudios previos sobre su desarrollo ponen en evidencia sus particularidades (Malizia, Boldrini y Ruiz Peyré, 2018; Bolsi y Paolasso 2009). Los territorios que integran esta región son muy diferentes y fueron ocupados de manera diferencial por distintas sociedades, sin embargo, comparten los peores índices de pobreza y los niveles de calidad de vida más bajos del país.<sup>2</sup> En este contexto se ubica el aglomerado Gran Santiago del Estero-La Banda (GSE-LB), nodo urbano principal y centro político, financiero y cultural de la provincia de Santiago del Estero. Este aglomerado presenta una estructura socio-espacial fragmentada, que reproduce las lógicas urbanas latinoamericanas (Malizia, Boldrini y Bonardi, 2019). Es el principal centro de atracción de las migraciones internas (sobre todo rural-urbanas) de la provincia, agravando y desequilibrando la distribución de los asentamientos poblacionales en su territorio (Plan Estratégico Territorial, 2008). Cuenta con 399.269 habitantes (Encuesta Permanente de Hogares, tercer trimestre, 2019), es decir que concentra alrededor del 46% del total de población provincial. Está conformado por las localidades (grafico 0.1) de Santiago del Estero, El Zanjón (departamento Capital) y La Banda (departamento Banda). Santiago del Estero, fundada en el año 1553, se localiza en la llanura aluvial, en la margen derecha del río Dulce, el cual constituye un límite natural para su crecimiento hacia el este y la separa de la

---

<sup>2</sup> De acuerdo con el Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas realizado en el año 2010, el 15,42% de los hogares del noroeste presentaban Necesidades Básicas Insatisfechas; y el Índice de Bienestar era de 6,33 (Velázquez, Mikkelsen, Linares y Celemín, 2014).

ciudad de La Banda. Tuvo una importancia sobresaliente al ser una de las ciudades más antiguas de Argentina (Tasso, 1984). El Zanjón, ubicado hacia el extremo sur del departamento capital, se caracteriza por ser una de las zonas productivas más importantes de la provincia, ya que cuenta con la irrigación de las aguas del río Dulce. En cambio, la localidad de La Banda, fundada en 1912, se destacó por su importancia como nodo ferroviario. El establecimiento de las líneas férreas y de los canales de riego que abastecen a las zonas rurales agrícolas circundantes constituyeron un elemento importante en su configuración y dinámica urbana (Gioria, 2019). Además, en esta localidad se ubica el Parque Industrial La Isla, cuya localización, infraestructura y acceso a rutas nacionales y provinciales lo convierten en uno de los más importantes del país. En él se concentran industrias textiles, metal-mecánicas, alimenticias y de la construcción, entre otras. En las últimas décadas el crecimiento socio-espacial de estas localidades provocó su conurbación dando lugar a la conformación del aglomerado GSE-LB. El área periurbana del aglomerado posee una dinámica particular vinculada con el avance de la mancha urbana en el ámbito rural (Colucci *et al.*, 2012).

La estructura productiva de la provincia de Santiago del Estero es de carácter extractivo y se basa principalmente en la actividad agraria y en menor medida, en la ganadería forestal. A ello se suma, aunque con menor peso, el desarrollo de actividades relacionadas con el turismo y los tambos productivos; y en el área específica del aglomerado, una incipiente actividad industrial (Plan Estratégico Territorial, 2018: 288). A su vez, las transformaciones socio-espaciales ocurridas en el interior del aglomerado en las últimas décadas, propiciaron el establecimiento de circuitos económicos formales e informales vinculados con la estructura social de la población, que ponen en evidencia tanto la brecha en el nivel de ingresos como en las condiciones de vida y pobreza de sus habitantes (Caumo, 2012).

Si bien existen numerosos trabajos de investigación sobre estos procesos para las ciudades intermedias de la región (Malizia, Boldrini y Paolasso, 2018; Boldrini y Malizia, 2017; Gómez López *et al.*, 2015; Bergesio y Golovanevsky, 2014; Paolasso *et al.*, 2013; García Moritán, 1997; Mertins, 1995), son escasos los estudios elaborados para este aglomerado en particular desde una perspectiva netamente urbana que permita comprender la dinámica residencial y la producción del hábitat en toda su complejidad y de esta forma, diseñar políticas públicas apropiadas. Es por ello que resulta pertinente profundizar el análisis sobre

el proceso de crecimiento y expansión del aglomerado a partir de las manifestaciones socio-espaciales de la dinámica residencial y las políticas públicas inherentes a su proceso de conformación.

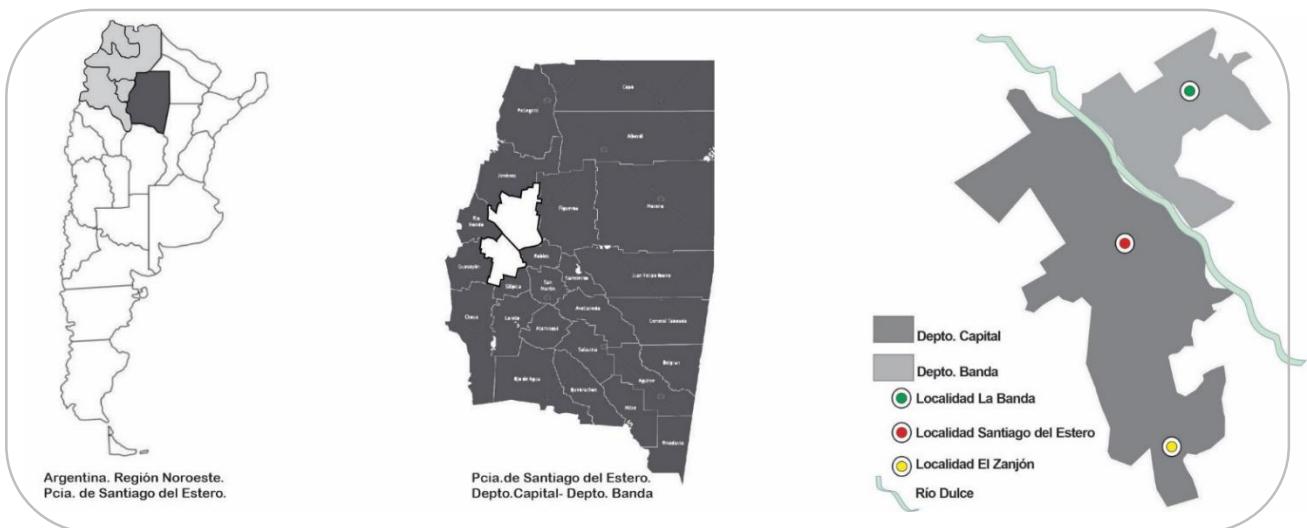


Grafico 0.1: Localización del aglomerado Gran Santiago del Estero-La Banda en el contexto nacional y provincial.

Fuente: elaboración propia.

## Presentación de los resultados

### *Los primeros años: la fundación de la ciudad capital*

Santiago del Estero, tuvo una serie de traslados hasta a su fundación final el 25 de julio de 1553, en un cuarto asentamiento por los riesgos de crecida del río. Santiago del Estero recibió el título de Madre de Ciudades porque desde ella partieron las expediciones que fundaron las ciudades de Tucumán, Córdoba, Catamarca, La Rioja, Salta y Jujuy.

Hacia 1556, la ciudad ya ocupaba su cuarto emplazamiento en terrenos del actual Parque Aguirre, su trazado era en damero de reducidas dimensiones con un radio de 700 metros aproximadamente, repartidos en manzanas divididas en cuatro solares que llegaban a sumar entre dos a tres cuadras alrededor de la plaza circundadas por un camino de ronda. La plaza habría estado ubicada en Alsina e Independencia y el Cabildo en Alsina y Olaechea.

En este trazado, la Plaza cumplió una doble función, por un lado, servir de punto generador del esquema vial y por otro actuar como sede de las instituciones civiles y eclesiásticas:

Cabildo (poder temporal) y la Iglesia (poder espiritual). Sin embargo, poco se puede decir de la fisonomía que tuvo la ciudad en sus comienzos porque no quedaron vestigios materiales. Se infiere que el asentamiento fue precario por causa de las inundaciones que arrasaban casi la totalidad de todo lo plantado en ella. Es decir que luego del traslado efectuado por Aguirre en 1553, la ciudad sufrió otros, corriéndose siempre hacia el oeste.

Hacia el año 1670, una nueva inundación provocada por el desborde del Río Dulce, obligó a trasladar la ciudad hacia su sitio actual. Se genera un nuevo proceso de migración desde el ejido urbano hacia el oeste, lugares en condiciones de habitabilidad, entendiendo a su vez, como un primer indicador respecto a la problemática ambiental en consecuencia por la cercanía al río (Grafico 0.2)

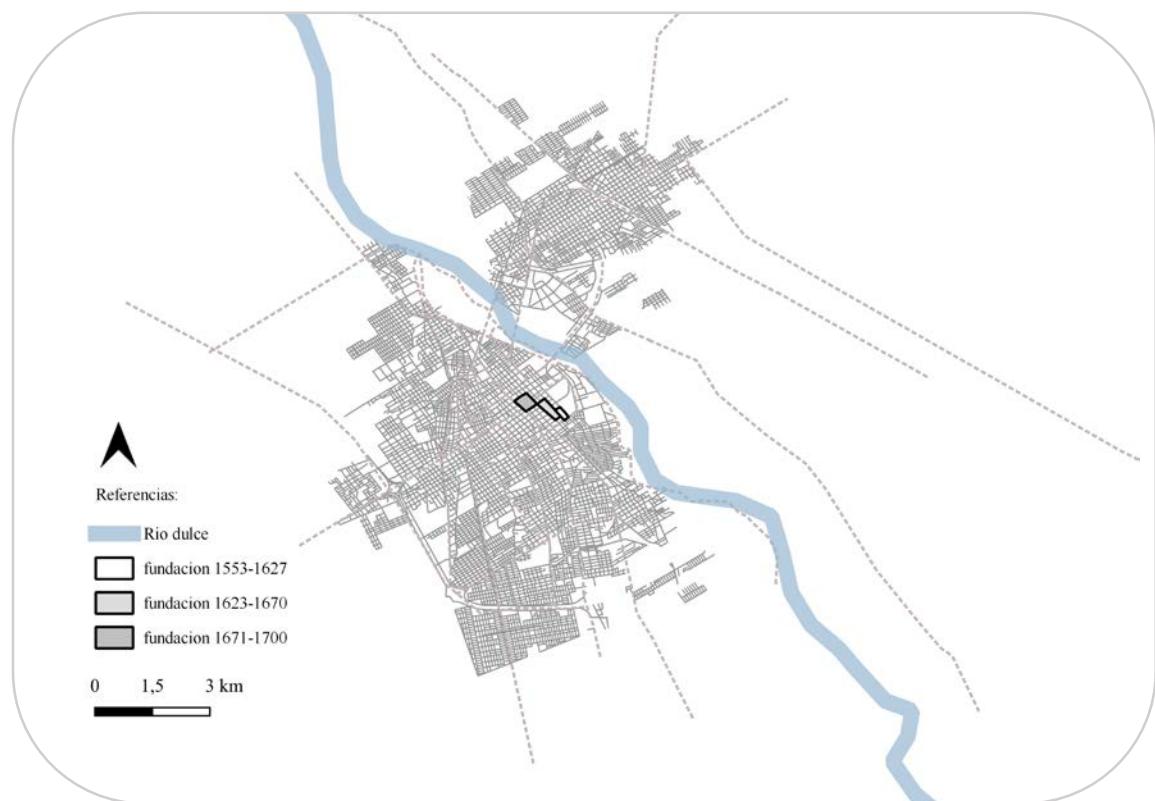


Grafico 0.2: Nodos fundacionales de Santiago del Estero

Fuente: elaboración propia sobre la base Lescano, 1992.

#### *Los primeros límites de la ciudad capital*

A partir del año 1856, la provincia de Santiago dictó su propia Constitución, la cual establecía los límites de su territorio. Dos años después se firmó el tratado de límites con Tucumán. Sin embargo, por la falta de colonización de su territorio, se fue modificando la frontera con la

avanzada de los fortines y, hacia 1870, ya se habían incorporado vastas zonas aptas para el pastoreo y la agricultura (Grafico 0.3)

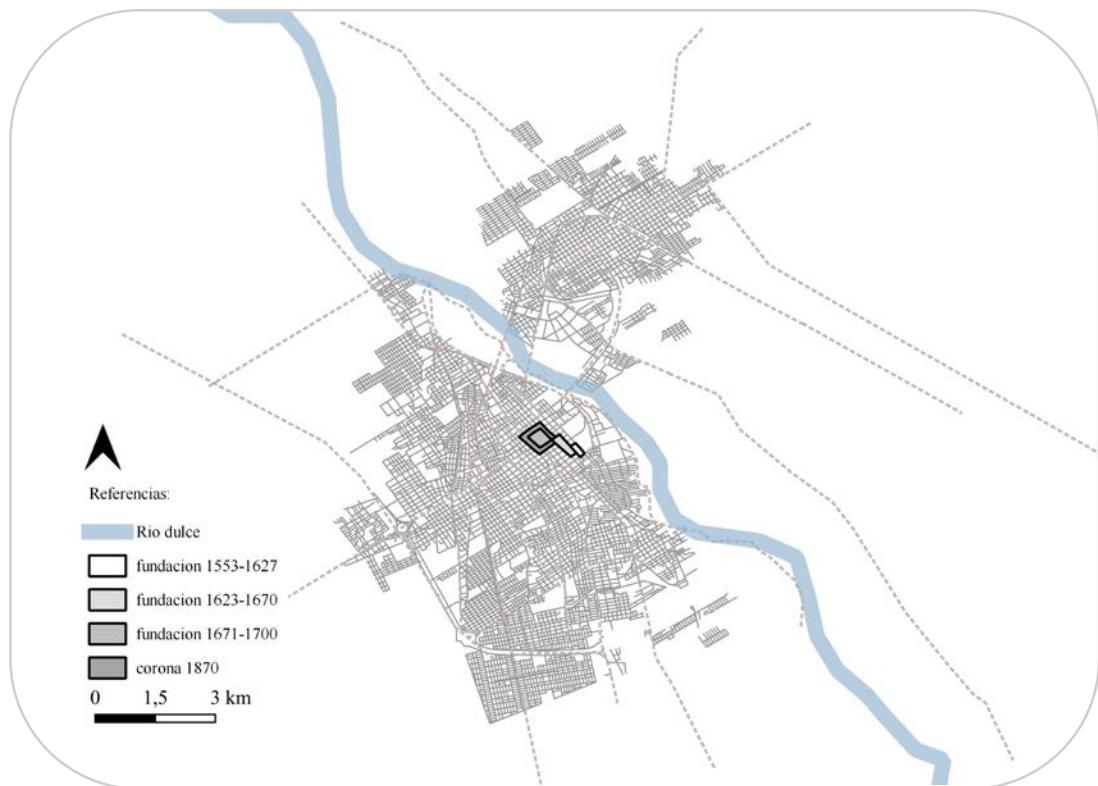


Grafico 0.3: Coronas de expansión- año 1870.

Fuente: elaboración propia

#### *El Estado configurador de la ciudad*

Hacia 1880 en el Estado santiagueño se advierte claramente la aplicación del modelo liberal impuesto por el roquismo. Se fue consolidando a partir del avance de las fronteras con territorio indígena, junto al relevamiento topográfico, la confección de mapas y planos, distribución de tierras, provisión de canales de riego, construcción de vías férreas y caminos, etc. Todo esto, además, condujo al afianzamiento de grupos privilegiados (beneficiarios directos o indirectos) y a la adhesión de otros, tras promesas de beneficios (Grafico 0.4)

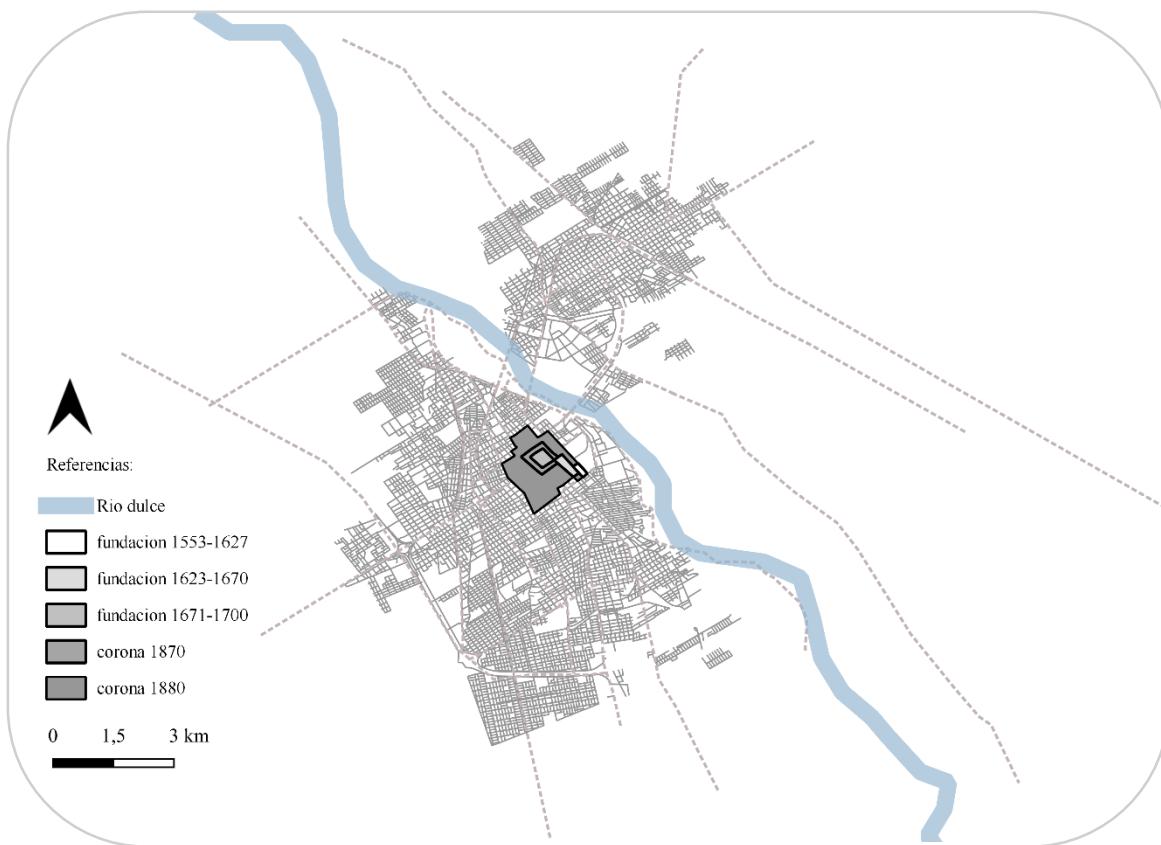


Grafico 0.4: Coronas de expansión- año 1880.

Fuente: elaboración propia.

#### *Primeros pasos hacia una conurbación*

Asimismo, en 1885, con la llegada del ferrocarril, un punto clave para Santiago del Estero, ya que su expansión por la provincia (aunque más retrasado en relación a otras ciudades de mayor potencial económico) permitió la explotación de nuevas zonas económicas: las agrícolas más cercanas a los ríos y las ganaderas y forestales en tierras más alejadas (Grafico 0.5) Además, el avance de la frontera y del camino de hierro trajeron aparejados la venta de gran cantidad de tierras públicas, como paliativo del permanente déficit fiscal provincial. Grupos reducidos de familias y corporaciones acapararon grandes extensiones de tierras fiscales, por enajenación o arrendamiento -a precios irrisorios-, interesados en la explotación del bosque, convertido en principal fuente de ingresos.

Hacia 1887 se autorizó por ley la venta de 376.753 has. de tierras públicas. El producto de la venta sería distribuido, la mitad para amortizar la deuda del gobierno con el Banco Nación, quince mil pesos para un hospital y asilo de mendigos, quince mil pesos para edificios escolares en la Capital y la campaña y treinta mil pesos para el servicio de préstamo bancario

solicitado el año anterior. El sobrante que hubiere se pensaba destinar a la construcción de un matadero, oficinas para la administración de justicia y otras obras públicas, después de realizada la venta.

En este mismo año, a partir de la ley de división departamental (creada en 1864) que dividía la provincia en 17 departamentos, fue modificada. Quedando establecida una división de 19 departamentos, como consecuencia del avance de la frontera, y dos años después se comisionó al agrimensor Reid el trazado cartográfico del mapa de la provincia.

En 1891 se produce la creación del primer “puente negro ferroviario” -unía la ciudad de La Banda (declarada ciudad posteriormente) con capital- el Puente Negro fue construido con la finalidad de que pasara por él el tren, que no solamente llevaba y traía pasajeros de una ciudad a otra, sino que permitía que la provincia se conectara con el resto del país y que sus productos pudieran llegar a los puertos más importantes del país, el de Rosario y el de Buenos Aires. El tren cruzó sobre las vías del río Dulce, que medía por entonces unos 1800metros de ancho y llegó a la ciudad capital.

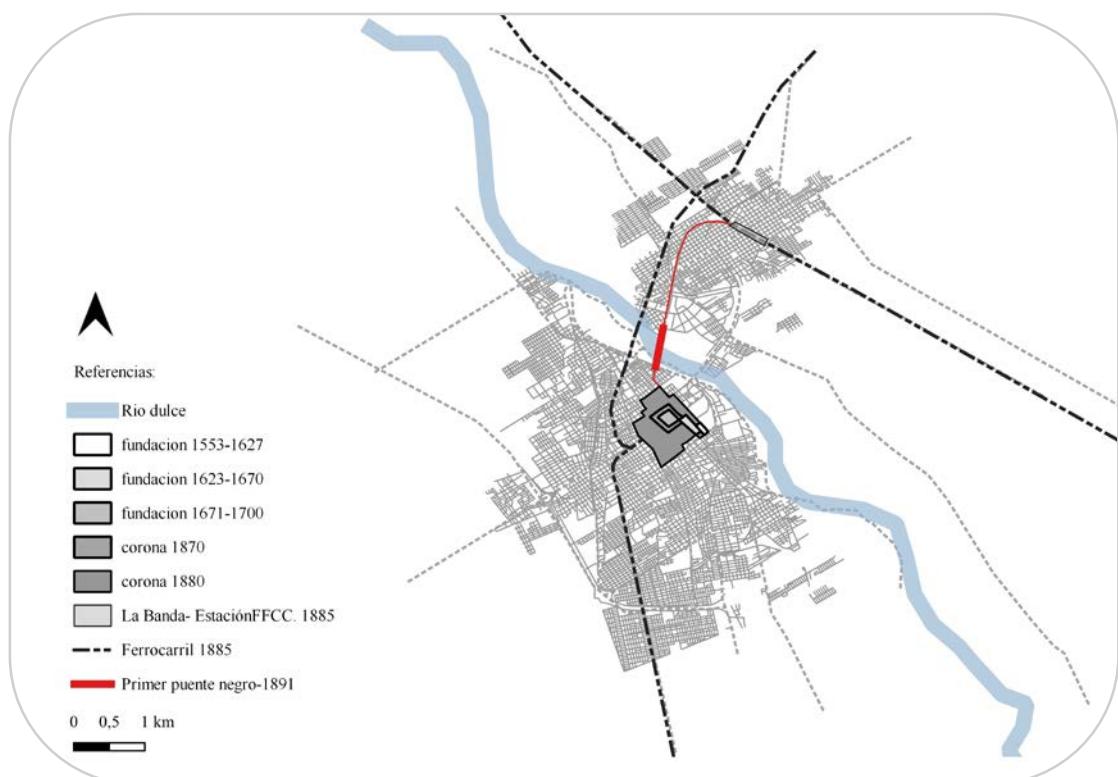


Grafico 0.5: Primeras conexiones entre ciudades.

Fuente: elaboración propia.

### *Medidas higienistas como configuradoras de la ciudad*

Para 1892 el descubrimiento de la enfermedad como problema social surgió en la provincia a partir de la aparición de enfermedades infecciosas epidémicas como el cólera, la viruela y el paludismo. Los temores concomitantes de contagio, mezclados con preocupaciones por el equipamiento urbano y el control de la salubridad, llevaron a tomar medidas de carácter higienista, como trasladar el matadero y el cementerio a las afuera de la ciudad. Quedando delimitados los primeros usos de suelo y entendiendo los riesgos medioambientales a los que quedaban expuestos.

Entre 1898 y 1903 el gobierno vendió más de cuatro millones de hectáreas, amparado por diversas leyes y decretos de venta de tierras fiscales. También se comenzó el rediseño de la Capital, demarcando avenidas, calles y plazas y la conformación del plano catastral, por parte del Departamento Topográfico (Grafica 0.6)

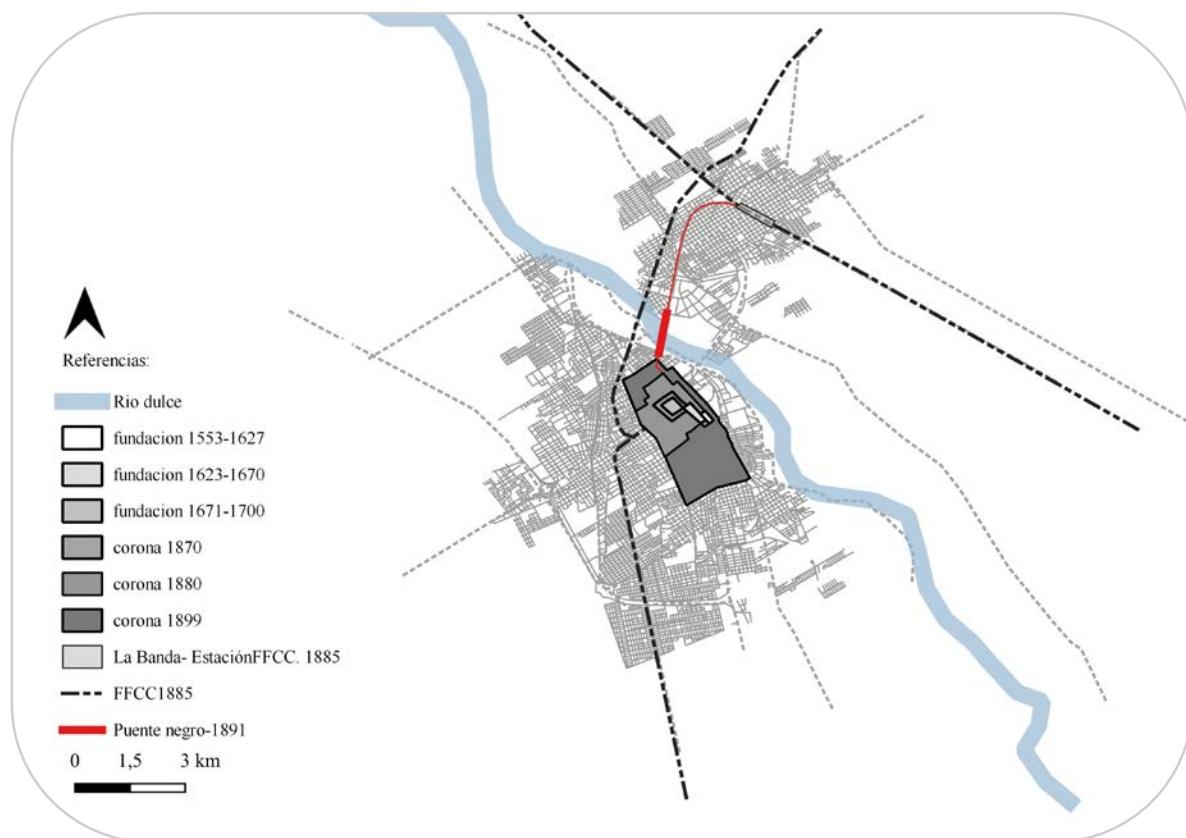


Grafico 0.6: Coronas de expansión- año 1899.

Fuente: elaboración propia.

*El estado provincial se afianza a partir de 1900*

A medida que se fue estructurando el Estado provincial, se fue conformando una estructura

social donde coexistían nuevas formas de producción y algunos avances tecnológicos, combinados con cierta idea de progreso imperante en los sectores dominantes.

Así, en 1907 fue creada la Dirección de Obras Públicas y Riego, que realizaba las obras por administración. También se construyó Depto. de Obras Públicas, encargado de la construcción y conservación de las obras de propiedad Estatal. Y ante el incremento del mercado inmobiliario se organizó la oficina de Catastro (Ley N°72, del 12 de junio de 1906) encargada de registrar las propiedades raíces y de su valuación a los efectos del cobro del impuesto de contribución directa. Se dispuso la obligatoriedad de realizar el catastro provincial cada tres años, con el fin el actualizar el impuesto territorial. Como así también, se designó al agrimensor Francisco David en 1906 el diseño la cartografía provincial y la confección de un nuevo mapa aprobado por ley N°72, aprobada meses antes de ese mismo año. Mientras que, el depto. Topográfico se ocupaba de las obras públicas efectuadas por cuenta de la provincia, realización de planos, además de actuar como tribunal de mensura. Hacia 1911, todo el centro urbano (capital), contaba con más de tres mil habitantes, lo que obligaba a contar con una Municipalidad, encargada de la administración comunal.

#### *La Banda: su fundación en 1912*

Luego del 4 de febrero de 1891 donde Santiago y La Banda quedaron unidos por ferrocarril y, a partir del anuncio de que sería una estación ferroviaria de primera categoría, nuevas formas de vida y de trabajo comenzaron a ser desarrolladas en el territorio.

Se considera el nacimiento de La Banda como ciudad, el 16 de septiembre de 1912, producto de la acción transformadora del ferrocarril (Grafico 0.7)

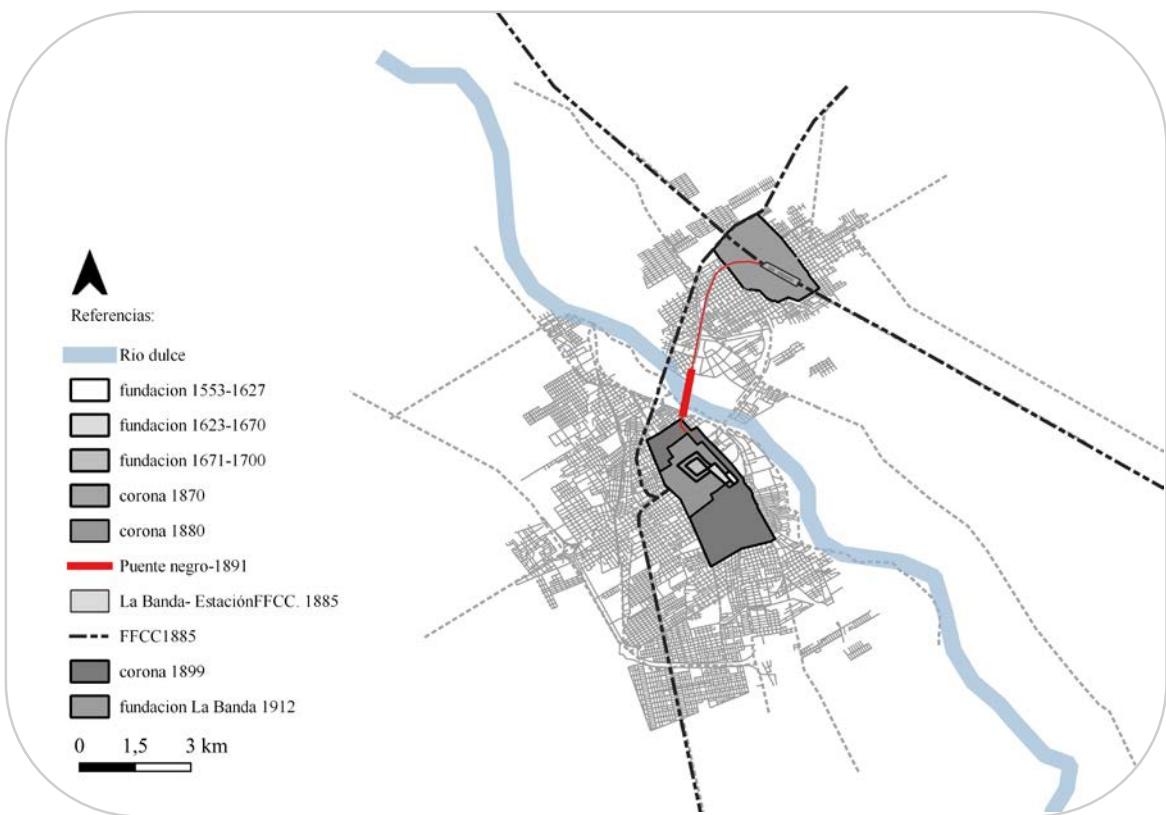


Grafico 0.7: Fundación de la ciudad de La Banda- año 1912.

Fuente: elaboración propia

Asimismo- según el Censo de 1914- la superficie de la ciudad creció aprox. 138.438.893km<sup>2</sup> sin resolver los problemas de límites interprovinciales. En aquel tiempo, la provincia sufrió, además, un descenso de población -en relación al resto significativo y explicable, por escasa incidencia del aporte migratorio, y por las migraciones periódicas hacia la zafra tucumana y la zona del litoral, consecuencia de la falta de trabajo genuino, que afianzara a la población a los nuevos territorios expropiados a los pueblos originarios. La actividad principal en ese entonces, era la ganadería, y la agricultura estaba centralizada en el área de riego del río Dulce. El mayor proceso de urbanización se dio en la ciudad de Santiago, alentado por el desarrollo económico sustentado alrededor de la Capital y por el papel que iba tomando la gestión estatal con sus órganos burocráticos de gestión, sus entidades bancarias, la expansión inmobiliaria urbana y las mejoras edilicias y de servicios.

### *Consolidación de conurbación*

Siguiendo el crecimiento económico y la actividad vinculada al transporte ferroviario, que conectaba la ciudad capital con La Banda, se crea el 12 de octubre de 1927 el “puente carretero Hipólito Yrigoyen”, inaugurado para el tránsito de vehículos automotores y para los de tracción a sangre, con horario de operación de 7hs a 19hs. Se considera entonces, la consolidación de la conurbación de ambas ciudades, capital y La Banda (Grafico 0.8)

En la década de 1970: se crea la autopista La Banda-Santiago. Además, en este año en Santiago del Estero, los aportes del Estado para dar solución al déficit habitacional han sido considerables desde la creación del Fondo Nacional de la Vivienda (FONAVI), Ley 19.921 de 1970 y Ley 21.581, de 1977.

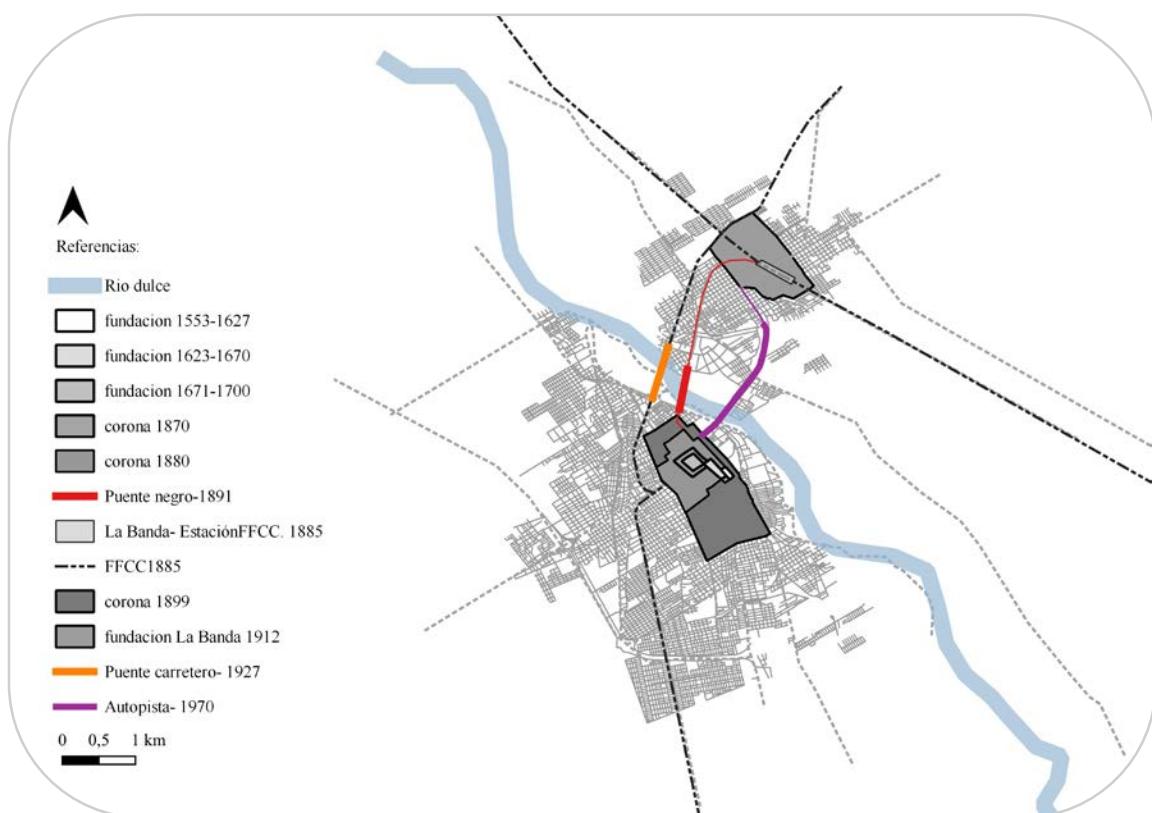


Grafico 0.8: Consolidación de la conurbación: Puente carretero y autopista.

Fuente: elaboración propia

### *Continuidad de expansión en los años 2000*

Para el año 2010 es posible observar dos situaciones, por un lado, ciertas zonas de la ciudad poco habitadas al inicio del periodo se densificaron hacia el año 2010; y por el otro, el

aumento de la población entre periodos no fue acompañado por el incremento de la densidad poblacional, sino que, por el contrario, la expansión del aglomerado llevo consigo una disminución de la densidad, configurándose como una corona de crecimiento de uso residencial extensivo (Grafico 0.9)

Desde el punto de vista demográfico, la población total del Gran Santiago del Estero-La Banda se incrementó en un 18% aproximadamente durante el periodo 2001-2019 producto de las migraciones rural-urbana y urbana-urbana en el interior de la provincia. Sin embargo, en términos generales hubo una ligera desaceleración del aumento poblacional que estuvo acompañado por un ritmo mayor en el crecimiento del suelo urbano. Este comportamiento podría explicarse por efecto de un incremento suelo urbano de menor densidad durante los últimos años visible, sobre todo, en la corona externa de expansión.



Grafico 0.9: Coronas de expansión\_ años 2001 - 2010

Fuente: elaboración propia sobre la base de imágenes satelitales Landsat-5

#### *Hacia una ciudad de islas*

En la actualidad, el proceso de crecimiento y expansión del aglomerado se produce en forma de archipiélago, sin continuidad uniforme en su trama urbana, dando lugar a una ciudad

expandida en el territorio. No obstante, aún conserva una dinámica compartida entre la periferia y el centro, que permite considerar a los fragmentos más alejados como parte del aglomerado (Grafico 0.10). De este modo, el progresivo establecimiento de islas en toda el área le imprime al GSE-LB una nueva forma urbana en la que sobresale la tendencia hacia una ciudad segregada y dividida: la ciudad de islas (Janoschka, 2002) asociada no solo con componentes espaciales -desconexión física y discontinuidad morfología- sino también con componentes sociales -repliegue comunitario y lógicas exclusivas- y políticos -dispersión de actores y automatización de dispositivos y regulación urbana- (Prevôt Schapira, 2001).



Grafico 0.10: Corona de expansión - año 2010

Fuente: elaboración propia sobre la base de imágenes satelitales Landsat-8

## Conclusiones

El proceso de conformación por el que atravesó este aglomerado, sobre todo durante el periodo total analizado, coincide con la lógica de crecimiento acelerado detectada en otras ciudades intermedias del noroeste argentino tales como el Gran San Miguel de Tucumán (Malizia, Boldrini y Paolasso, 2018) y el Gran San Salvador de Jujuy (Malizia, Boldrini y

del Castillo, 2019). El trabajo intenta brindar una mirada histórica, tomando como punto de partida el proceso de conformación del aglomerado descripto precedentemente, desde un análisis socioespacial, de manera tal que sirva como herramienta para el abordaje de los problemas urbanos que atañen. Entendiendo y analizando el estudio del proceso de crecimiento y expansión urbana del aglomerado Gran Santiago del Estero-La Banda. Urbanos, teniendo en cuenta que, en la actualidad, estas ciudades se están convirtiendo en objeto de investigación ya que en ellas se desarrollan importantes transformaciones socioespaciales dado sus cambios demográficos y las funciones que desempeñan en el territorio tanto a nivel local como regional.

Queda corroborado que el GSE-LB posee características particulares que lo diferencian de los otros aglomerados del noroeste argentino. En efecto, aquellos fenómenos que produjeron cambios socio-espaciales en las grandes ciudades durante la década del noventa como es el caso del Área Metropolitana de Buenos Aires (Svampa, 2001; Carballo, 2002; Girola, 2008), llegaron con casi una década de retraso a las ciudades intermedias de mayor envergadura como el aglomerado Gran San Miguel de Tucumán (Malizia, 2011; Paolasso, Malizia y Longhi, 2011), y recién están empezando a manifestarse a partir del año 2010 en las ciudades intermedias chicas como es el caso del Gran Santiago del Estero-La Banda. Su configuración interna no obedece necesariamente a la repetición de lógicas exactas, sino más bien tiene que ver con aquellos rasgos vinculados al modo de ocupación del suelo que caracteriza al noroeste argentino en general y a la provincia de Santiago del Estero en particular. Entre ellos se destaca una lógica de ocupación con fuerte reminiscencia en el ámbito rural, en tanto el uso del suelo es extensivo sobre todo en el caso de las urbanizaciones populares, cuyos habitantes replican en la ocupación de sus lotes la vivienda aislada, situación característica de la vida campesina y fuertemente arraigada en la cultura santiagueña. Este escenario trae aparejado la posibilidad de densificación progresiva de estos barrios disminuyendo su impacto en las nuevas coronas de expansión.

Finalmente, y en correspondencia con las lógicas urbanas latinoamericanas, los cambios observados durante el período estudiado conducen a una nueva configuración urbana que pone en evidencia, la distribución sectorizada de la población. De este modo se genera un patrón de segregación residencial que da lugar, como explica Clichevsky (2000), a

configuraciones territoriales más complejas en donde las enormes desigualdades socioeconómicas tienden a fragmentar y segregar aún más las áreas urbanas.

## Bibliografía

- Buzai, G.D. y Baxendale, C.A. (2013). Aportes del Análisis Geográfico con Sistemas de Información Geográfica como herramienta teórica, metodológica y tecnológica para la práctica del ordenamiento territorial. *Persona y Sociedad*, 27 (2), 113-141.
- Borsdorf, A. (2003). Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. *Eure*, 29, 086, p. 37-49.
- Clichevsky, N. (2000). Informalidad y segregación urbana en América Latina. Una aproximación. *Seria medio ambiente y desarrollo*. Santiago de Chile: División de Medio Ambiente y Asentamientos Humanos CEPAL-ECLAC.
- Colucci, A.; Santillán, H.; Caumo, M.; Cantos, A.; Moreira, L. y Goria, A. (2012). La expansión de la ciudad de Santiago del Estero. Los Servicios de salud, educación y transporte en la nueva periferia. *Revista Nuevas propuestas*, 51 y 52.
- Goria, A. B. (2019). Circuitos de la economía urbana en La Banda. En V. C. Cavalcante de Holanda & S. L. Mansilla (orgs), *Enfoques acerca de la ciudad y lo urbano del Norte Argentino* (pp.79-91). Brasil: Sertao Cult.
- Cravino (2012) Repensando la ciudad informal en América Latina. Universidad Nacional General Sarmiento.
- Janoschka, M. (2011). Geografías urbanas en la era del neoliberalismo. Una conceptualización de la resistencia local a través de la participación y la ciudadanía urbana. *Boletín del Instituto de Geografía*, UNAM, nº 76, pp. 118-132.
- Mertins G., (2011). Las metrópolis latinoamericanas: Vulnerabilidad, informalidad y gobernabilidad. En A. Vergara Durán (ed.), *Vulnerabilidad en Grandes Ciudades de América Latina* (pp. 30-49). Barranquilla: Universidad del Norte.
- Boldrini, P. y Malizia, M. (2017). Urbanizaciones informales: dinámicas y procesos de desarrollo en ciudades intermedias. Los casos del Gran San Salvador de Jujuy y Gran San Miguel de Tucumán (Noroeste Argentino). *Cuaderno Urbano*, 23, 85-106.
- Malizia, M.; Boldrini, P. y Bonardi, J. (2019). Desigualdad residencial en el aglomerado Gran Santiago del Estero-La Banda (noroeste argentino). En S. Vidal Koppmann y A. M. Liberali (coords.), *Movilidad y pobreza. Otras miradas sobre las marginaciones sociales y la planificación territorial* (pp. 243-264). Buenos Aires: IMHICIHU – CONICET.
- Paolasso, Pablo; Malizia Matilde y Longhi, Fernando. Vulnerabilidad y segregación socioespacial en el Gran San Miguel de Tucumán. En: Vergara Durán, Ricardo. *Vulnerabilidad en Grandes Ciudades de América Latina*. 2011. p. 50-71. ISBN 978-958-741 121-8.
- Paolasso, P.; Longhi, F. y Velázquez, G. (2019). Desigualdades y fragmentación territorial en la Argentina durante la primera década del siglo XXI. Buenos Aires: Imago Mundi ediciones.
- Plan Estratégico Territorial 1816-2016 (2008). Buenos Aires: Poder Ejecutivo Nacional, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.
- Sassen, S. (2007). Una sociología de la globalización. Buenos Aires: Katz.
- Tasso, A. (1984). Santiago del Estero. Historia de ciudades. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, CEAL, Colección Historia Testimonial Argentina, Documentos Vivos de Nuestro Pasado, No. 29