

Susana María Sassone
Directora

MIGRACIONES INTERNACIONALES EN LA ARGENTINA

Panorama socioterritorial en tiempos del Bicentenario



Susana María Sassone
Directora

**Migraciones internacionales
en la Argentina**
**Panorama socioterritorial
en tiempos del Bicentenario**

IMHICIHU



CONICET

Buenos Aires

2021

Susana María Sassone
Directora

**Migraciones internacionales
en la Argentina**
**Panorama socioterritorial
en tiempos del Bicentenario**

Co-coordinación editorial:
Brenda Matossian y Cecilia E. Melella

Sassone, Susana María

Migraciones internacionales en la Argentina: panorama socioterritorial en tiempos del Bicentenario / Susana María Sassone ... [et al.]; dirigido por Susana María Sassone; prólogo de Susana Novick- 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires: IMHICIHU - Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias Humanas, 2021.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-987-4934-14-7

1. Migración Internacional. 2. Geografía. I. Sassone, Susana María II. Sassone, Susana María, dir. III. Novick, Susana, prólog.

CDD 304.8

Dirección: Susana María Sassone

Diseño de tapa: María Clara Giménez

Diseño y diagramación de interior: Alejandro S. Álamo

Edición: Juan Pablo Lavagnino

Comité editorial

Susana María Sassone, coordinación, en co-coordinación con Brenda Matossian y Cecilia E. Melella
María Soledad Balsas, María Cecilia Gallero, Myriam S. González

Con el apoyo del:

PIP 658/2009. *Migración internacional en ciudades de la Argentina: lugares, territorios e identidades en la era de la globalización.* Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas CONICET.

PICT 2015–3166. *Migraciones, interculturalidad y territorio: Cartografías multiescales de la inclusión social.* Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación. Agencia Nacional de Promoción de la Investigación, el Desarrollo Tecnológico y la Innovación (Argentina).



Agencia I+D+i

Agencia Nacional de Promoción
de la Investigación, el Desarrollo
Tecnológico y la Innovación

© 2021 Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias Humanas - CONICET

ISBN digital 978-987-4934-14-7

ISBN versión impresa 978-987-4934-00-0

Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias Humanas (IMHICIHU-CONICET)

Saavedra 15, 5° piso, C1083ACA, Buenos Aires, Argentina

Tel.: 4953-2042/8548 • imhichu@conicet.gov.ar • www.imhichu-conicet.gov.ar

Se prohíbe la reproducción total o parcial de este libro, a través de medios ópticos, electrónicos, químicos, fotográficos o de fotocopias, sin la previa autorización por escrito de los editores

Todos los derechos reservados. Hecho el depósito que marca la ley 11.723.

Impreso en la Argentina/Printed in Argentina

AUTORES

María Soledad BALSAS
CONICET-UnLam, Buenos Aires,
Argentina

Laura BOGADO BORDAZAR
Universidad Nacional de La Plata, La Plata,
Argentina

Sebastián Felipe BRUNO
Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires,
Argentina

Ana BUTI SIERRA
Universidad de la República, Montevideo,
Uruguay.

Nicolás FIORI ROJIDO
Universidad de la República, Montevideo,
Uruguay.

María Cecilia GALLERO
CONICET-IESYH/Universidad Nacional de
Misiones, Posadas, Argentina

María de los Ángeles GATTARI
Universidad Nacional de Rosario, Rosario,
Argentina

Myriam Susana GONZÁLEZ
Universidad Nacional de la Patagonia San
Juan Bosco, Comodoro Rivadavia, Argentina

Claudia M. HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ
Universidad Pedagógica Nacional, Bogotá,
Colombia

Judith Corinne HUGHES
Universidad Nacional de la Patagonia San
Juan Bosco, Trelew, Argentina

Paula IADEVITO
CONICET/UBA, Buenos Aires,
Argentina

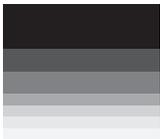
Florencia JENSEN
Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires,
Argentina

Gisele KLEIDERMACHER
CONICET/UBA, Buenos Aires,
Argentina

Marina Laura LAPENDA
Universidad Nacional del Centro, Tandil,
Argentina

María Dolores LINARES
CONICET / Universidad Nacional de La
Pampa, Santa Rosa, Argentina

Marta M. MAFFIA
CONICET / Universidad Nacional de La
Plata, La Plata, Argentina



Brenda MATOSSIAN
CONICET-IMHICIHU, Buenos Aires, Argentina

Cecilia Eleonora MELELLA
Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina

Carolina MERA
CONICET/UBA, Buenos Aires, Argentina

María Noel MESA GARCIA
Universidad de la República, Montevideo, Uruguay.

María Cecilia ONAHA
Universidad Nacional de La Plata, La Plata, Argentina

Olga Marisa OWEN
Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco, Trelew, Argentina

Nora PAZOS FERNÁNDEZ
Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina

María Dolores PUENTE
Instituto Geográfico Nacional, Buenos Aires, Argentina

Alejandro RASCOVAN
Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina

Eugenia Soledad SANTAMARIA SIMON
Universidad Nacional de La Matanza, San Justo, Argentina

Susana María SASSONE
CONICET-IMHICIHU, Buenos Aires, Argentina

Bernarda ZUBRZYCKI
CONICET / Universidad Nacional de La Plata, La Plata, Argentina

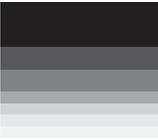
COMITÉ INTERNACIONAL DE REFERATO

Christophe Albaladejo, CONICET, Buenos Aires, Argentina /INRAE, Francia
Camilo Arriagada Luco, Universidad de Chile, Santiago, Chile
Virginie Baby-Collin, Aix-Marseille Université, Marsella, Francia
Alicia Bernasconi, CEMLA Centro de Estudios Migratorios Latinoamericanos, Buenos Aires, Argentina
María Celeste Castiglione, CONICET / UNPaz, José C. Paz, Provincia de Buenos Aires, Argentina
Juan Antonio Cebrián de Miguel, CSIC Centro de Ciencias Humanas y Sociales, Madrid, España.
Marcela Cerrutti, CONICET / CENEP, Buenos Aires, Argentina
Geneviève Cortés, Université de Montpellier 3, Montpellier, Francia
Eduardo Domenech, CONICET – CIECS / Universidad Nacional de Córdoba, Córdoba, Argentina
Lea Geler, CONICET/UBA, Buenos Aires, Argentina
Gabriela Karasik, CONICET- UNJu, San Salvador de Jujuy, Argentina
Adolfo A. Laborde Carranco, Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey (ITESM), México D. F., México
Alicia Maguid, CONICET, Buenos Aires, Argentina
María José Marcogliese, Universidad Nacional de Tres de Febrero, Caseros, Provincia de Buenos Aires, Argentina
Lucile Medina, Université de Montpellier 3, Montpellier, Francia
Norma Meichtry, CONICET -UNNE, Resistencia, Argentina
Naïk Miret, Université de Poitiers, Poitiers, Francia
Juan José Ramírez Bonilla, El Colegio de México, Mexico D.F., México.
Carolina Rosas, CONICET/UBA, Buenos Aires, Argentina
Ana López Sala, CSIC Centro de Ciencias Humanas y Sociales, Madrid, España
Amalia Stuhldreher, Universidad de la República, Tacuarembó, Uruguay
Marcela Tapia Ladino, Universidad Arturo Prat, Iquique, Chile
Marcelo Urresti, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Sociales, Buenos Aires, Argentina

ÍNDICE

Agradecimientos	IX
Prólogo por SUSANA NOVICK	XV
Introducción por SUSANA M. SASSONE	XXI
Capítulo 1. La Argentina y las migraciones internacionales: un cambio de época SUSANA M. SASSONE	41
PARTE I. LATINOAMÉRICA Y EL CARIBE	
Capítulo 2. Bolivianos en la Argentina: territorio, identidad y multiescalaridad SUSANA M. SASSONE	115
Capítulo 3. Comodoro Rivadavia, destino reciente de la migración boliviana MYRIAM S. GONZÁLEZ	153
Capítulo 4. Periferias urbanas y migraciones: bolivianos en Puerto Madryn JUDITH C. HUGHES Y SUSANA M. SASSONE	181
Capítulo 5. Chilenos en la Argentina: temporalidad y espacialidad de su devenir BRENDA MATOSSIAN	211
Capítulo 6. Migración chilena y espacialidades diferenciales en Trelew O. MARISA OWEN Y SUSANA M. SASSONE	237
Capítulo 7. Migración de jóvenes chilenos a Buenos Aires: negociación y disputas identitarias FLORENCIA JENSEN	267

Capítulo 8. Migración paraguaya en la Argentina: historia, territorio, trabajo SEBASTIÁN F. BRUNO	289
Capítulo 9. Frontera y migraciones: presencia y circulación de paraguayos en Posadas MARÍA DOLORES LINARES	317
Capítulo 10. Migración peruana en la Argentina: aportes desde la perspectiva geodemográfica MARINA L. LAPENDA	341
Capítulo 11. <i>Gaceta del Perú</i> , de la prensa gráfica a Facebook: espacio de construcción de identidades CECILIA E. MELELLA	367
Capítulo 12. Inmigración brasileña en la Argentina: perfiles de contraste y territorio MARÍA CECILIA GALLERO	389
Capítulo 13. Movilidades locales y regionales en las dinámicas transfronterizas entre Paso de los Libres (Argentina) y Uruguayana (Brasil) ALEJANDRO RASCOVAN	413
Capítulo 14. Uruguayos en la Argentina a comienzos del siglo XXI NORA PAZOS FERNÁNDEZ	435
Capítulo 15. Movilidad científica reciente de uruguayos hacia la Argentina ANA BUTI SIERRA, NICOLÁS FIORI ROJIDO Y MARÍA NOEL MESA GARCÍA	455
Capítulo 16. Colombianos en la Argentina: historia de una migración incipiente MARÍA DOLORES PUENTE	473
Capítulo 17. Refugiados colombianos y derechos políticos: entre el conflicto armado colombiano y el país del Nunca más CLAUDIA M. HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ	493



PARTE II. ASIA

Capítulo 18. Coreanos en la Argentina,
construyendo historias transnacionales

CAROLINA MERA 513

Capítulo 19. Espacios de condensación cultural en la sociabilidad
entre coreanos y argentinos de Buenos Aires

PAULA IADEVITO 531

Capítulo 20. La migración china en la Argentina:
particularidades de un flujo de fin del siglo XX

LAURA BOGADO BORDAZAR 553

Capítulo 21. Japoneses: ganando espacios simbólicos
en la ciudad de Buenos Aires

MARÍA CECILIA ONAHA 575

PARTE III. ÁFRICA

Capítulo 22. Desde el África Subsahariana a la Argentina:
¿un incipiente corredor migratorio?

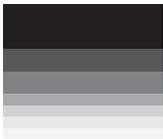
MARTA M. MAFFIA Y BERNARDA ZUBRZYCKI 595

Capítulo 23. Dinámicas territoriales
de inmigrantes senegaleses en Buenos Aires

GISELE KLEIDERMACHER 615

Capítulo 24. Refugio y “Ciudad Solidaria”:
jóvenes africanos en la ciudad de Rosario

MARÍA DE LOS ÁNGELES GATTARI 633



PARTE IV. EUROPA

Capítulo 25. La nueva migración italiana en la Argentina

MARÍA SOLEDAD BALSAS 659

Capítulo 26. La Argentina: destino elegido para jóvenes españoles calificados

EUGENIA S. SANTAMARÍA SIMÓN 679

Autores 701

CAPÍTULO



4

PERIFERIAS URBANAS
Y MIGRACIONES:
BOLIVIANOS EN
PUERTO MADRYN

JUDITH C. HUGHES
SUSANA M. SASSONE

Introducción

La región más extensa y menos poblada de la Argentina, la Patagonia, desde hace décadas, ejerce fuerte atracción tanto para los migrantes internos como para migrantes internacionales. Por un lado, allí hay trabajo, ya sea por el petróleo, ya sea por la producción de carnes, lanas, cereales, frutales o por la minería; ya sea por la industria, la construcción o por los servicios, o bien, por el turismo, o la oferta de nuevos estilos de vida ligados al contacto con la naturaleza. Sus ciudades registran, desde fines del siglo pasado hasta la actualidad, importantes crecimientos demográficos, aunque a veces estos conducen a expansiones urbanas desordenadas. Esos aumentos duplicaron y triplicaron sus poblaciones entre década y década, y tienen en los migrantes a los protagonistas centrales (Sassone, González y Matossian 2011; Matossian y Sassone 2017).

Para comprender el escenario actual, y con la mirada focalizada a partir de mediados del siglo XX, el arribo de migrantes internacionales no ha cesado, aun cuando los números no sean relevantes. Entre los años sesenta y los noventa, la región estuvo asociada a la llegada de los chilenos, y más recientemente, se suman bolivianos, paraguayos, peruanos, más otros orígenes. En el caso particular de la migración boliviana, esta se ha diseminado por la región como parte de la lógica territorial de dispersión/concentración que los caracteriza. Nuestros estudios permiten afirmar que donde los bolivianos se asientan, se concentran (Cfr. Sassone 2009; 2018). Esta migración se ha instalado en numerosas ciudades y pueblos. Por un lado, están presentes en la mayoría de las localidades del frente atlántico patagónico, desde el Norte hasta el Sur más distante, como Ascasubi, Villalonga, Sierra Grande, Puerto Madryn, Trelew, Comodoro Rivadavia, Caleta Olivia, San Julián, Río Gallegos, entre las localidades más destacadas, así como en algunas de la Patagonia Andina, como San Carlos de Bariloche, Esquel, Trevelín, El Maitén, Ushuaia. De todas, Puerto Madryn es motivo de estudio en este capítulo, puesto que allí la presencia boliviana es mayoritaria, superando a la migración chilena.

Puerto Madryn se localiza sobre el golfo Nuevo, en el océano Atlántico, y es cabecera del Departamento Biedma, en la Provincia del Chubut. Cuenta con el principal puerto de esa jurisdicción, el único de aguas profundas para buques de gran calado. Se comunica por la Ruta Nacional N.º 3, hacia el Sur, con Trelew (67 km) y con Comodoro Rivadavia (452 km); y hacia el Norte, con Sierra Grande (Provincia de Río Negro), a 150 km. Por la Ruta Nacional N.º 25, se conecta con Rawson, capital provincial (82 km), Gaiman (82 km), Dolavon (102 km) y Esquel (707 km). Sus rasgos singulares se apoyan en los siguientes aspectos: a) su origen, ligado a la colonización galesa, perviviente en la sociedad local y regional; b) su actividad productiva, basada en la industria pesada (con la producción de aluminio) y la industria pesquera, ambas proyectadas al mercado internacional;

c) el hecho de ser, para el turismo internacional, la entrada más próxima a la Península Valdés, Área Natural Protegida, sobre todo, por sus recursos faunísticos marinos; y d) el constituir un ámbito de cruce cultural de tantos migrantes que por ella transitan y la eligen para vivir. Tal vez, como lo manifiesta Meisen (1983:21), la condición de puerto propició el ingreso de otras nacionalidades, que finalmente terminaron afincándose en la ciudad; a tal punto llegó el atractivo que dio origen a la variopinta sociedad local. Ahora bien, la problemática migratoria contemporánea parecería no trascender en su justa medida cuando se atiende a definir el perfil de la ciudad; de allí esta contribución. En tal sentido, este capítulo parte de una cuestión territorial sobre la migración boliviana, en particular, las dinámicas de su inserción residencial en la ciudad desde una visión comparada. El arribo y aumento de esta migración se corresponde con los ciclos de expansión desde los años setenta, y nos preguntamos sobre esas formaciones espaciales de concentración residencial en las periferias, asociadas a barrios de hábitat popular, una de las singularidades de Puerto Madryn. La escala intraurbana devela procesos microespaciales que hablan de interacciones y estrategias adaptativas en la diferenciación socioresidencial desde los atributos de los actores. Esta migración llega en grupos familiares, en busca de trabajo, y trae consigo un capital social de raíces andinas, imponiendo marcaciones culturales de fuerte visibilidad en el paisaje urbano. El objetivo de este capítulo es identificar y caracterizar la inserción residencial de la migración boliviana en las periferias urbanas de Puerto Madryn, en relación con las formaciones espaciales de concentración de la población total, así como las de los extranjeros residentes, en visiones comparadas con otros colectivos y según las causalidades ligadas al crecimiento demográfico y la expansión urbana.

La metodología empleada se apoya en el uso de los recursos censales; fuentes estadísticas provinciales y municipales; fuentes periodísticas; recorridos en el terreno, basados en la búsqueda de los marcadores paisajísticos en la escala intraurbana, y entrevistas a informantes clave como a migrantes bolivianos. En cuanto a los primeros, centrales para el desarrollo de este capítulo, cabe consignar que se ha trabajado en particular con dos censos, el Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001 y el homónimo de 2010, desde la Base Usuarios de Microdatos Espaciales de cada uno, procesables mediante el *software* Redatam+SP. En cuanto al análisis cuantitativo, se utilizaron indicadores referidos a la evolución demográfica urbana y a la composición migratoria por país de nacimiento, en varias escalas: provincial, urbana e intraurbana a nivel de fracciones y radios (cabe consignar que la división censal de cada relevamiento varía). La observación en el terreno contempló: a) identificación de características propias de los paisajes de los barrios de la ciudad y, sobre todo, de sus periferias; b) condiciones de las viviendas, y c) usos y formas de organizar el espacio. Dentro de la investigación

mayor, de la que deriva esta aportación, se realizaron entrevistas a funcionarios municipales (áreas de cultura, planificación urbana, catastro, estadísticas, en particular) y a migrantes bolivianos en sus barrios y en lugares de trabajo; ese relevamiento cualitativo ha constituido un insumo indirecto.

El capítulo se ordena en tres partes. En primer lugar, se presenta Puerto Madryn como una ciudad en crecimiento, poniendo en valor algunos aspectos de su historia y de su geografía que justifican la atracción migratoria. En segundo lugar, se analizan los cambios demográficos relacionados con el mayor crecimiento de la ciudad por los aportes migratorios, en particular, para el caso boliviano. En tercer lugar, se presentan las dinámicas intraurbanas del componente migratorio, con énfasis en la interpretación cartográfica, para mostrar a los bolivianos en su hacer ciudad, en las periferias urbanas populares.

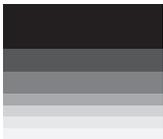
Una ciudad en crecimiento

Un poco de historia

La ciudad de Puerto Madryn se emplaza en un anfiteatro natural delimitado al Este por el mar, con sus playas, y al Oeste por las bardas de una meseta que alcanza los 120 m sobre el nivel del mar. Las bardas (denominación propia de la Argentina) son los bordes de las mesetas, del orden de acantilados con pendientes marcadas, sometidas a erosión de distinto tipo y, por tanto, constituyen zonas inestables para la urbanización.

Su origen está asociado a la llegada de los primeros colonos galeses en la segunda mitad del siglo XIX, en el sitio llamado Punta Cuevas, al Sur de lo que hoy es la ciudad misma (Jones 1986, 2004; Matthews 1992; Coronato 1999). Su nombre deriva de un antiguo castillo que poseían los ascendientes de Love Jones Parry, barón de Madryn, en el país de Gales. Love Jones Parry y Lewis Jones fueron quienes, en 1863, viajaron desde Gales hacia la Argentina para acordar con el gobierno nacional el asentamiento de una colonia galesa en la Patagonia. Ciento cincuenta y tres galeses desembarcaron de la goleta *Mimosa*, en esa ensenada del golfo Nuevo, el 28 de julio de 1865, fecha en la que se celebra su fundación. Las primeras viviendas consistieron en chozas de madera, en la playa, y en excavaciones o “cuevas” dispuestas en hilera a lo largo de la costa (Mathews 1992; Coronato 2004). Sin embargo, la falta de agua dulce fue un inconveniente, por lo que, tiempo después, se trasladaron, caminando hacia el Sur, en busca del río Chubut, distante unos 60 km. Las limitaciones eran muchas, razón por la cual unos abandonaron la empresa. Aquel poblado siguió recibiendo barcos. Esas primeras cuevas y el galpón construido con bloques de tosca se usaron luego como depósito para atender el tráfico portuario.

Cuando en 1874 se obtuvo una muy buena producción de trigo en el valle, fue necesario contar con un medio de transporte para su comercialización. Hasta ese momento, el traslado de la producción se realizaba en carretones desde la Colonia Galesa del Valle Inferior del Río Chubut hasta la desembocadura del río Chubut, para ser transportada en pequeñas embarcaciones hasta el golfo Nuevo. Por último, se transbordaba a buques que la llevaban a Buenos Aires o a Europa. La favorable evolución de la colonia instó a estudiar la posibilidad de construcción de un puerto de aguas profundas, que en principio se llamó Puerto Roca (Dumrauf 1993:13). El primer muelle se levantó en 1886, y el segundo, de hierro y madera, con trescientos metros de longitud, en 1909; es el actual muelle de cruceros Comandante Luis Piedrabuena. La ciudad posee, además, el puerto multipropósito Almirante Storni, con importante flujo de importaciones y exportaciones (de aluminio, de productos pesqueros, rocas porfídicas, frutas del Alto Valle del Río Negro, etc.). Volviendo al siglo XIX, debe recordarse que era necesario unir el valle con el puerto, y la conexión fue posible gracias a la construcción y explotación de un ferrocarril (1884-1889). En 1886 arribaron más familias galesas, pero no todas permanecieron; y al año siguiente, por iniciativa del ingeniero Edward Jones Williams, se contrataron cuarenta italianos para trabajar en el tendido férreo (Seibt 2004; Skinner 2010:120), algunos de los cuales se asentaron con sus familias en el pueblo (Jones 1986:184). Las viviendas y las instalaciones para la construcción de la línea férrea (Ferrocarril Central del Chubut), a cargo de capitales británicos, se ubicaron en inmediaciones del puerto, dando origen a un asentamiento permanente que derivó en el actual emplazamiento de la ciudad. Los primeros edificios fueron levantados sobre la playa, en el sector comprendido entre el muelle Piedrabuena y la prolongación de la calle Derbes, por el Norte (Sanabra 2003:119). Pero esa proximidad respecto del mar, con altas mareas, no era la mejor ubicación, pues las aguas invadían las viviendas. Por orden del Gobernador del Chubut, Julio B. Lezana (1900-1903), se procedió a desalojar los terrenos de la orilla del mar, y sus pobladores debieron adquirir tierras a la Compañía de Tierras de Puerto Madryn. El trazado urbano definitivo fue realizado en 1906 por el ingeniero británico Allan Lea (empleado por la empresa ferroviaria), con manzanas de 100 x 100 y calles de veinte metros, con una disposición de los lotes de tal manera que ninguno se enfrentaba, ya que se alternaban sus frentes (Sanabra 2003:120). La división social del espacio se trasunta en las elecciones residenciales: al Norte de la línea del ferrocarril se localizaron las residencias de las personalidades reconocidas (como el Chalet Pujol y la casa del gerente de la empresa de ferrocarril); y al Sur se ubicaron las instituciones (municipio, iglesia, edificios de las sociedades italiana, española, cosmopolita) y el comercio en general (Sanabra 2003:123). Puerto Madryn se transformó en el centro de intercambio y comunicación de la Colonia Galesa con el resto del país y el mundo.



El crecimiento económico en el valle, el incremento de la actividad del puerto, el arribo de nuevos inmigrantes (italianos y vascos, entre otros) y, con todo ello, el aumento de la actividad comercial, tambera y ganadera motivó que la ciudad se extendiese hacia el Sur para la década del treinta. Este desarrollo dio lugar a los barrios llamados Hotel y Villa Padilla, en alusión al intendente que resolvió trasladar los tambos que existían en el centro de la ciudad hacia áreas más alejadas del pueblo. Se inauguró el tramo de la Ruta Nacional N.º 3 que une Madryn con la ciudad de San Antonio Oeste, en la Provincia de Río Negro, y se comenzaron a construir casillas frente al mar destinadas para el esparcimiento en las playas (García Saínz y Pérez Medel 2004; Sanabra 2012).

En 1961 el ferrocarril se clausuró definitivamente, y ello significó un freno al crecimiento; no obstante, cabe destacar su papel como estructurante de la división social del espacio urbano, pues su trazado coincide con la avenida Irigoyen. Aun con ese cierre, no todo fue retroceso. Por esos años, se realizaron importantes obras públicas, pavimentación de calles céntricas, se completó el alumbrado público con gas de mercurio, se construía un nuevo acueducto desde el río Chubut, distante 70 km, etc. (Sanabra 2003:126). En la década del setenta, Puerto Madryn se insertó en el modelo de desarrollo industrial nacional con la Ley 842 de Promoción Industrial. De acuerdo con las ventajas de esa ley, se inició en 1971 la construcción de la empresa Aluminio Argentino S.A.I.C. (ALUAR, en adelante Aluar), planta productora de aluminio que dio nacimiento al parque industrial en el Norte de la ciudad, y que comenzó la actividad en 1974 (Rougier 2011). Esta producción de aluminio primario en la Argentina tuvo lugar dentro de un programa público-privado para el desarrollo de esa industria pesada. El Estado construyó viviendas hacia el noroeste de la ciudad, y los médanos del Sur se convirtieron en los terrenos codiciados y valorados. A comienzos de este siglo XXI, la ciudad, con más de 82.000 habitantes, continuó con su crecimiento demográfico. La ampliación de Aluar (2007-2012), la consolidación de la industria pesquera y la atracción internacional por el turismo en la Península Valdés y sus recursos naturales, entre otros, generaron mayor demanda de empleos e, incluso, se introdujeron otros motores de atracción para la localización de jóvenes familias, como la presencia y el fortalecimiento del sector científico y universitario, a través del CONICET (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas) y la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco. Esta etapa supuso un aumento de la migración internacional, sobre todo, de bolivianos y paraguayos, y también de migrantes internos (Sassone y Hughes 2009; Hughes 2011:153; Sassone *et al.* 2012). La ciudad se enfrentó a la falta de tierras disponibles para la construcción de viviendas familiares por las limitaciones geomorfológicas (las bardas, inestables por sí), sin hablar de las hídricas, por la falta del recurso agua dulce. Aún en la actualidad, la expansión residencial sigue siendo desordenada (sobre todo, en las periferias), incluso, por las postergaciones en la inversión pública.

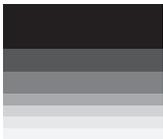
Los barrios de la ciudad, espejos de mundos sociales

Puerto Madryn, como muchas otras ciudades intermedias, presenta una división socioespacial de marcados contrastes paisajísticos, que refleja tanto su historia como su geografía. Entre el área central, sobre el litoral del golfo Nuevo, y la trastierra hacia las bardas, desde el Norte industrial hasta las playas en el Sur, se atraviesan diversas realidades socioespaciales. La ciudad ofrece distintas caras a sus residentes, mientras que a los turistas los deslumbra ese litoral marítimo. El área central, sobre la línea de costa, corresponde al trazado original. En el espacio comprendido entre el boulevard Brown (costa de mar) y la avenida Julio Argentino Roca, sobresale el uso residencial permanente, que convive con el uso turístico. Se aprecia claramente la tendencia de crecimiento hacia el Sur para usos residenciales de clases acomodadas, mientras que, hacia el Norte, se localizan usos industriales; y hacia el Oeste, predominan las áreas residenciales de clases medias y bajas, con uso del suelo mixto (residencial, y comercial y de servicios, de proximidad).

En su organización interna, se distinguen seis distritos y casi cuarenta barrios, todas subdivisiones administrativas reguladas por el gobierno local (Figura 4.1). Los barrios se diferencian por su antigüedad, su posición geográfica en el espacio urbano, por el estilo arquitectónico y por un sentido de pertenencia que se negocia, en el cotidiano, entre las acciones del gobierno local y el sentir de los habitantes. Cada uno tiene su historia y cada uno cuenta con juntas vecinales (de dependencia municipal); sobre todo, las hay en los más nuevos y populares, las cuales actúan como espacios de convivencia social y de canalización de las necesidades hacia el municipio.

La estructura urbana de Puerto Madryn revela la existencia de tres sectores diferenciados; son tres ciudades que conviven (Sassone *et al.* 2013). Al Norte está la “ciudad portuario-industrial”; al Este, la ciudad “ventana al mundo”, sobre el frente del golfo Nuevo: la del litoral marino y las playas extensas en bajamar, la del turismo internacional y la de los cruceros, la de las ballenas y la de los deportes acuáticos, como el buceo; y al Oeste, la “ciudad popular” “la otra Madryn”, la de la trastierra, la de las periferias.

La “ciudad portuario-industrial” coincide con el Distrito Norte y el Distrito Industrial (este último no totalmente incluido en la figura 4.1). El Distrito Norte comprende siete barrios: Julio Argentino Roca, Francisco Miguel Falcón, Patagonia, Don Bosco, América, Barrancas del Golfo y Troperos Patagónicos. El primero de ellos nació a partir de la construcción de la empresa Aluar para otorgar viviendas en propiedad a sus empleados. Algunos de estos barrios tienen subdivisiones internas, pues en sus manzanas y correspondientes lotes se levantaron viviendas sociales, y a esos sectores residenciales se los identifica como barrios también, por ejemplo el COVIM AR I en el barrio Patagonia. Allí se construyeron complejos habitacionales modernos sobre los acantilados en



retroceso (Monti 2013). También se encuentra el único cementerio municipal de la ciudad (en el barrio Patagonia) y el Hospital Sub-Zonal Andrés Ísola (barrio Don Bosco), inaugurado en 1934 y ampliado en la década del noventa, para atender la creciente demanda. El distrito cuenta también con un área denominada Parque Bernardo Houssay, conocido por todos como El Bosquecito. Por su parte, el Distrito Industrial carece de áreas residenciales y cuenta con los tres parques iniciales: el Parque Industrial Liviano (51 ha), el Parque Industrial Pesado (600 ha), el Parque Industrial Pesquero (170 ha) más dos nuevos: el Parque Industrial Conexo (60 ha) y el Parque Agro-Industrial (270 ha). También queda asociado a este distrito el área de empresas distribuidoras de combustibles ligadas a la actividad portuaria.

La ciudad “ventana al mundo” está situada hacia el Este, sobre el litoral del golfo Nuevo. Es la que cuenta con el centro comercial, bancario y de servicios (Miguel *et al.* 2002), así como con viviendas residenciales unifamiliares y condominios, hoteles de hasta cinco estrellas y un pequeño polo científico (que vincula el CENPAT (Centro Nacional Patagónico, dependiente del CONICET), la Fundación Ecocentro y el Museo del Desembarco, entre otros). Se corresponde con los Distritos Centro y Sur. El primero comprende cuatro barrios, a saber: Parry Madryn, Conquistadores del Desierto, Villa Padilla y Santa María del Mar. Por su parte, el Distrito Sur comprende seis barrios: Villa del Parque, Del Desembarco, Luis Piedrabuena, Gobernador Galina, Provincias Unidas y Bahía Nueva. En este sector de la ciudad, se encuentra localizada el Área Natural Urbana Protegida “La Laguna”, cuerpo de agua de origen antrópico y barrera para la circulación (Lanfiutti 2005:118).

Al Oeste se extiende la “ciudad popular” “la otra Madryn, la de la trastierra, la de las periferias, con calles de tierra, sin árboles, sin alcantarillas y anegable, de topografía difícil, próxima a las bardas”. Comprende los Distritos Noroeste y Oeste. El primero abarca los barrios El Porvenir, Unión Obrera, Perito Moreno, Ruca Hue, Anön-Car, Agustín Pujol, Martín Miguel de Güemes, Manuel del Villar, V.E.P.A.M., Roque Azolina, Inmigrantes, Sindicato Empleados de Comercio, Colonos Galeses y 21 de Enero; dentro de este distrito se localiza el Parque Industrial Liviano, por fuera del Distrito Industrial propiamente dicho. El Distrito Oeste comprende Las Bardas, Gobernador Fontana, Gobernador Roque González, San Miguel y Presidente Perón (barrio que se formó en la última década de este siglo). Predominan loteos sociales municipales, al igual que viviendas construidas con planes provinciales y nacionales, realidad que también se observa en otras ciudades de la Patagonia (por ejemplo, San Carlos de Bariloche o Comodoro Rivadavia), donde el componente migratorio contribuye a la fragmentación espacial del sector. Unos barrios se formaron a partir de los planes de vivienda FONAVI (Fondo Nacional de la Vivienda). Otros barrios nacieron del libre juego de la oferta y la demanda

Figura 4.1 Puerto Madryn: División por distritos y barrios



Fuente: Elaboración personal sobre la base de información recopilada en el Municipio de Puerto Madryn, en 2017.

en el mercado inmobiliario local. Desde el 2003, con el Programa Federal de Construcción de Viviendas, se activó la presencia del Estado y se conformaron nuevos barrios de manera oficial, a la vez que, en los ya existentes, hubo acciones positivas por parte del PROMEBBA (Programa de Mejoramiento de Barrios).

Queda fuera de esta caracterización el hecho de que aparecieran asentamientos informales. La demanda de mano de obra para la construcción y servicios estimuló la llegada de más migrantes internos e internacionales, especialmente, de origen boliviano. Este incremento poblacional no fue acompañado por planes de vivienda desde el gobierno (ya sea municipal, provincial o nacional), por lo que el acceso a la tierra y a la vivienda se convirtió en un serio problema a resolver. Los nuevos habitantes se instalaron en tierras fiscales sin servicios, dando lugar a la formación de asentamientos informales, como los denominados 27 de Octubre, La Arboleda, La Lomita, Nueva Esperanza, Nueva Chubut, Nuevo Madryn y Alta Tensión, localizados en el noroeste de la ciudad (Figura 4.1), y algunos asentamientos, en las inmediaciones del barrio San Miguel en el Distrito Oeste. Como se indica en Sassone *et al.* (2013), esta es una problemática emergente que aún no ha sido muy estudiada y que demanda diagnósticos socioespaciales para la intervención mediante políticas públicas; uno reciente es el de Ferrari y Bozzano (2016).

Sociedad local: colonos, migrantes, argentinos

Crecimiento demográfico y ciclos

Puerto Madryn se encuentra, desde hace algunas décadas, entre las ciudades más dinámicas de la Argentina con respecto al crecimiento demográfico (Sassone 2000; 2018) y se ubica entre las cinco más relevantes de la Provincia del Chubut, esto es, junto a Comodoro Rivadavia, Trelew, Rawson y Esquel (Tablas 4.1 y 4.2). Curiosamente, este papel no promueve investigaciones, tal como lo advierten Kaminker y Ortiz-Camargo (2016). Haciendo un análisis retrospectivo, en el censo nacional de población de 1947, este centro urbano era un pueblo que contaba con 3.441 habitantes, el 0,22% del total del país (Sánchez *et al.* 2005). La construcción del gasoducto patagónico, en la década del cincuenta, produjo una pequeña reactivación (Sanabra 2012:111; Fernández 2008:197). En 1960, la población ascendió a 5.042 habitantes, un 0,25% del total del país, la más alta relación hasta el presente. El aumento fue escaso con respecto al censo anterior, pese al mejoramiento de las rutas y el crecimiento del parque automotor; pero en conexión con la decadencia de la actividad comercial en el Valle Inferior del Río Chubut, provocó la emigración de jóvenes, como en gran parte de la Argentina. Por aquellos años, Puerto

Madryn era la cuarta ciudad en importancia dentro de la provincia. En 1970, la población alcanzaba apenas los 6.115 habitantes y era la menos poblada de las cinco. Los incentivos al crecimiento no habían llegado, y la emigración persistió. La tasa de crecimiento intercensal medio anual (TCIMA) 1960-1970 fue del 1,95%, mucho más baja que la de la provincia (2,92%) y la de la región (3,36%), aunque más alta que la del país (1,56%). La depresión era fuerte; por su parte, Trelew, con la instalación del Parque Industrial (Ley 10.991/56 sobre polos de desarrollo y franquicias impositivas), y Rawson, asociada a ese nuevo auge portuario, crecieron por encima del 8%.

Tabla 4.1 Evolución de la población en las primeras ciudades de la Provincia del Chubut

Jurisdicciones	1960	1970	1980	1991	2001	2010
Comodoro Rivadavia	52.238	75.570	96.817	125.725	137.061	177.038
Trelew	11.590	26.425	53.999	79.340	89.547	99.430
Puerto Madryn	5.042	6.115	20.103	44.916	57.614	81.315
Esquel	7.481	13.901	17.320	23.411	28.486	32.758
Rawson	3.468	7.701	13.807	19.161	22.493	31.787
Provincia del Chubut	142.412	189.920	263.116	356.587	413.237	509.108
Región Patagonia	506.457	705.000	1.032.619	1.481.604	1.738.251	2.100.188
Argentina	20.013.793	23.364.331	27.949.480	32.615.528	36.260.130	40.117.096

Fuente: Sassone, Hughes y Owen (2014:411)

Fue en 1980 cuando Puerto Madryn registró 20.103 habitantes. Llegaron las transformaciones y también, como correlato, el crecimiento poblacional; en el período intercensal 1970-1980, la TCIMA fue del 12,77%, un hito no superado; aventajó así a Trelew (7,41%) y a Rawson (6,01%), y se erigió en la tercera ciudad de la provincia. A modo de comparación, en el mismo lapso, la Argentina creció con una tasa de 1,81%; la Patagonia, a razón de 3,89%, y la Provincia del Chubut, con una tasa de 3,31%. Fue el período de esplendor de la ciudad, pues la construcción y puesta en marcha de la empresa Aluar generó una fuente de trabajo que derivó en un proceso migratorio sin precedentes. En esa época, llegaron bolivianos en alta proporción. La ciudad duplicó su población en 1991: 44.916 habitantes, y durante el lapso 1980-1991, ese crecimiento continuó fuerte, con una TCIMA de 7,58%, contra el 1,41% del total del país, el 3,34% de la Patagonia y el 2,80% del Chubut. En 2001 había

57.614 habitantes; el crecimiento descendió a 2,52%, con un ritmo estable, aunque siguió muy superior respecto del resto de las tasas de comparación. Nuevamente, Puerto Madryn había crecido más que las otras ciudades importantes de la provincia, por los factores dinamizadores ligados al turismo, a la industria y hasta a su propia actividad portuaria. Esta ciudad intermedia contaba con 81.315 habitantes (2010), con una TCIMA del 4,00% (2001-2010), el índice más alto entre los mencionados centros urbanos. Cada una ha experimentado, con ciclos diferentes, crecimientos demográficos relevantes, solo observados en pocas ciudades del país (en 2010, Caleta Olivia (Provincia de Santa Cruz), San Vicente (en la Provincia de Misiones) y Puerto Madryn (fueron las tres más dinámicas), por lo general, fuera de las provincias de la región pampeana (Sassone y Taulelle 2017).

Tabla 4.2 Tasa de crecimiento intercensal medio anual en las primeras ciudades de la Provincia del Chubut (en %)

Jurisdicciones	1960-1970	1970-1980	1980-1991	1991-2001	2001-2010
Comodoro Rivadavia	3,76	2,51	2,40	0,87	2,88
Trelew	8,59	7,41	3,56	1,22	1,17
Puerto Madryn	1,95	12,77	7,58	2,52	4,00
Esquel	6,39	2,22	2,78	1,98	1,56
Rawson	8,30	6,01	3,02	1,62	3,92
Provincia del Chubut	2,92	3,31	2,80	1,49	2,35
Región Patagonia	3,36	3,89	3,34	1,61	2,12
Argentina	1,56	1,81	1,41	1,06	1,13

Fuente: Sassone, Hughes y Owen (2014:411)

Dimensión social de las densidades urbanas

La vitalidad urbana se encuentra en las densidades que estimulan las relaciones sociales y el contacto por la proximidad entre los actores, como lo reconocen desde Emile Durkheim, Louis Wirth, Colin Clark, Brian Berry hasta Jane Jacobs, entre otros. De allí que la densidad sea un indicador relevante sobre el modelo de ciudad y las mutuas interacciones (Leal *et al.* 2012:61), a la vez que contribuye a comprender su estructura (Meyer

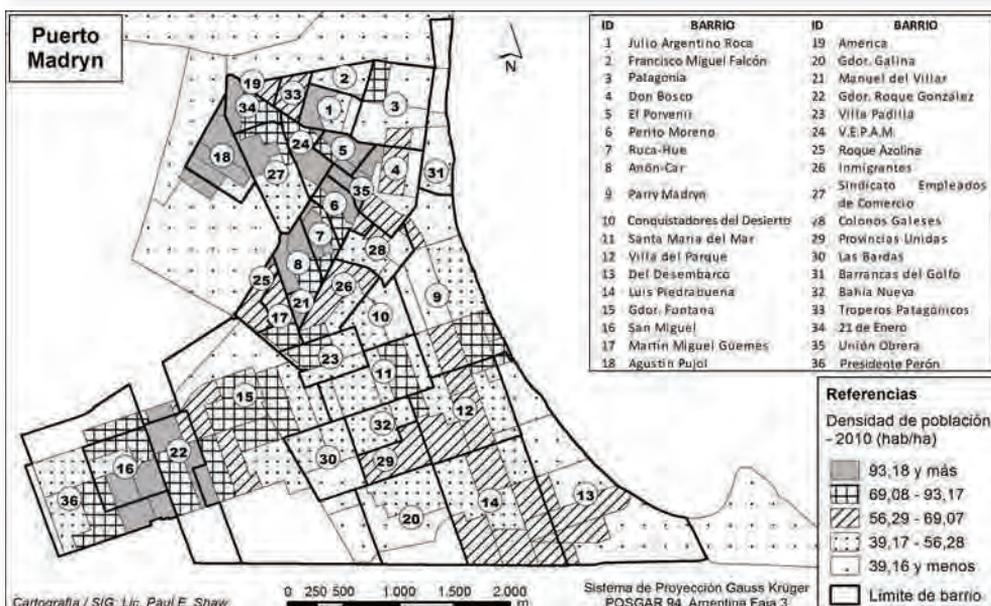
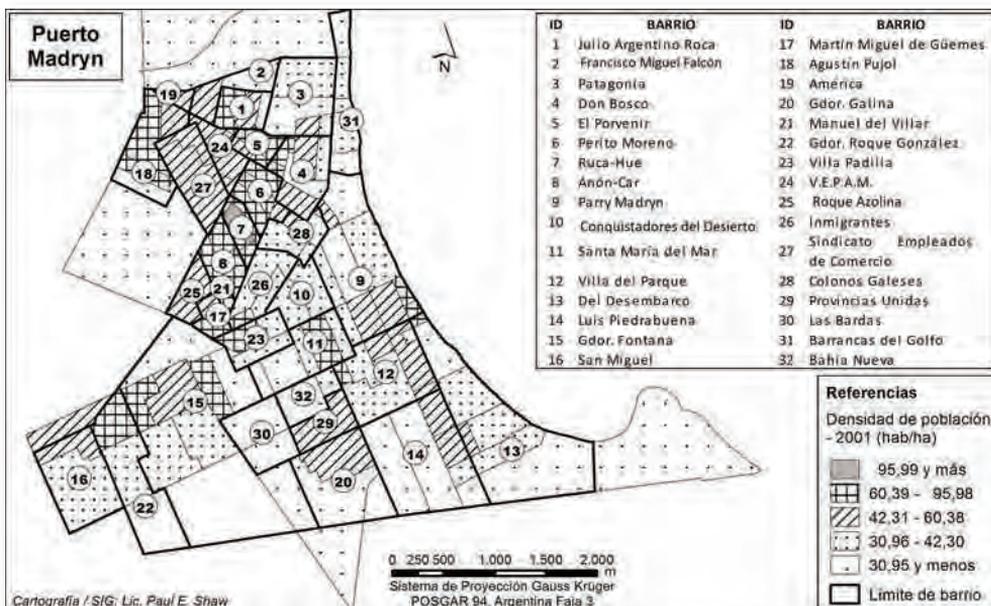
2001). Entendemos que, mediante el análisis de la densidad de población con relación a la división barrial, es posible caracterizar los mundos sociales que se entrecruzan en el espacio urbano. Los límites construidos por la administración política (incluidos los estadísticos oficiales) son ficciones necesarias para ingresar en esos mundos.

Puerto Madryn es una ciudad con densidades medias (entre 60 y 100 hab/ha) y bajas (por debajo de 60 hab/ha). Tal como se distingue en los mapas correspondientes a los dos cortes temporales: 2001 y 2010 (Figura 4.2 a y b), esta ciudad no tiene altas concentraciones de población, y ello concuerda con su extensión y su tejido urbano abierto; no obstante, se observan diferencias llamativas.

En líneas generales, es posible afirmar que el Distrito Central no se destaca por la mayor concentración de población, aunque el barrio Parry Madryn (número 9 en los mapas) aumentó la edificación en altura; allí predominan las funciones comerciales y de servicios, en mucho relacionadas con la actividad turística, además de las funciones político-administrativas. Asimismo, se observan densidades representativas en: un sector de Santa María del Mar (11), barrio residencial pericentral y con establecimientos de servicios; también, en Villa Padilla (23), barrio de usos mixtos: residencial, comercial y productivo (ambos se vinculan con la avenida Gales, un eje comercial y de acceso a la ciudad); a su vez, en el Distrito Norte, el barrio Julio Argentino Roca (1), de uso residencial, construido por Aluar para sus trabajadores en los años setenta, con viviendas plurifamiliares y un trazado interno complejo.

Una comparación entre ambos años permite comprobar en los mapas (aun cuando las clasificaciones por quintiles aplicadas hacen que los intervalos de clase no coincidan) el reforzamiento de densidades bajas a medias/medias altas. Se identifican tres agrupamientos barriales de la periferia, caracterizados por usos residenciales dentro de dos tipos, siguiendo a Di Virgilio *et al.* (2015): urbanizaciones populares de origen formal y las de origen informal. Los primeros son: a) un alineamiento de cinco barrios del Distrito Noroeste Ruca-Hue (7) y varios próximos, como Anön-Car (8), Perito Moreno (6) y El Porvenir (5); b) un segundo agrupamiento en torno al barrio Agustín Pujol (18) y tres próximos: V.E.P.A.M. (24), Sindicato Empleados de Comercio (27) y 21 de Enero (34); y c) en el Distrito Oeste, un tercer agrupamiento: Gobernador Roque González (22), Gobernador Fontana (15), San Miguel (16) y Presidente Perón (36). Se trata, en general, de barrios populares donde habitan trabajadores de bajos recursos. Algunos de ellos son de residencia estable, de muchos de los trabajadores pertenecientes a los establecimientos de los parques industriales liviano, pesado, pesquero, conexo y agroindustrial. Estas urbanizaciones populares de origen formal son las relacionadas con programas de loteo de tierras, con el fin de facilitar el acceso a un terreno, en vista del crecimiento a mediano y largo plazo, con alguna dotación de

Figura 4.2 Puerto Madryn: Densidad de población: a) 2001 y b) 2010



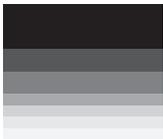
Fuente: Elaboración personal fundada en información censal obtenida en la Base de Microdatos REDATAM, Censos Nacionales de Población, Hogares y Viviendas 2001 y 2010.

servicios (redes de agua potable, cloacas y servicio de alumbrado público). Otro tipo extendido es el de planes de viviendas sociales, del tipo complejos habitacionales, en particular, para descomprimir los asentamientos informales.

Por su parte, las urbanizaciones populares de origen informal en las periferias constituyen una práctica popular clásica –nos dicen Dupont y Pumain (2002)–, en las que no se respetan los reglamentos del urbanismo, o bien, se gestan bajo la forma de ocupación ilegal de terrenos sin el consentimiento del propietario, con autoconstrucción de viviendas más o menos precarias. Estas se desarrollan de preferencia en las periferias, muchas veces inadecuadas para la habitación. En el caso de Puerto Madryn, los barrios más alejados del litoral (corresponden a los Distritos Norte, Noroeste y Oeste) surgieron a mediados de los ochenta, luego de dos décadas de fortísimo crecimiento demográfico. A modo de ejemplo, con respecto a las periferias de hábitat popular, se pueden mencionar dos casos: el barrio San Miguel (16) y el Agustín Pujol (18). Cabe consignar, comparando los dos años, que algunos barrios duplicaron el valor de las densidades, en correspondencia con factores varios y de distinto orden: por un lado, mayor demanda de empleo, por lo general informal, en la base de la pirámide social; y, por otro, a raíz de tratarse de poblaciones con conductas reproductivas diferentes a las de las clases medias y altas. Ese cambio podría relacionarse con una mayor demanda de servicios educativos y sanitarios.

Tendencia a la diversidad de orígenes

Puerto Madryn se construyó, como ya se ha tratado, en los primeros tiempos, con el aporte de galeses y, también, de españoles e italianos. El ritmo de la dinámica demográfica, desde su fundación hasta nuestros días, estuvo y estará asociado a las migraciones del exterior, así como a las del interior de la misma provincia, a las de la región y a las de otras regiones argentinas. No existen muchos registros de esos otros primeros orígenes. En el caso de los italianos, en el sitio web del municipio, consultado en abril de 2016, se afirmaba que, hacia 1881, había cuatro italianos, todos genoveses; entre ellos, se destacaba el capitán Julián Bello, que había perdido su nave, la goleta Montelón, a causa de un temporal cuando trataba de ingresar el río Chubut. Veinte años después del arribo de los galeses, el 28 de mayo de 1885, el primer buque de la Armada Argentina, el Villarino, trajo un grupo de italianos para instalarse en el valle del Chubut, aunque se radicaron en Rawson. En julio de 1886, llegó el barco Vesta con 465 pasajeros a bordo, 300 de ellos contratados para cubrir la demanda de mano de obra en la construcción del Ferrocarril Central del Chubut; entre ellos había italianos, tal el caso de Francisco Pietrobelli, quien, junto a unos cuarenta operarios, se dirigió hacia Puerto Madryn para



trabajar en el tendido de rieles que unirían a esta localidad con Trelew. Al año siguiente, llegaron más familias italianas, capacitadas en oficios: carpinteros, albañiles, pintores, sastres o zapateros. Así, el poblamiento se hizo efectivo por esos años, y Puerto Madryn se transformó en la puerta de entrada (y salida) a la colonia galesa.

La ciudad fue creciendo en forma paulatina alrededor de las actividades ferroviarias y portuarias, y aquellas otras de servicios, como depósitos y comercios. La historia de los diferentes grupos extranjeros que se asentaron en la ciudad es interesante y compleja, pues la presencia del puerto supuso que se mezclaran cantidad de orígenes, de aquellos que decidieron dejar de ser tripulantes de los barcos y quedarse allí. Así, una de las primeras asociaciones de migrantes fue la Sociedad Cosmopolita (Meisen 1983; García Saínz y Pérez Medel 2004; Fernández 2008; Sanabra 2012). Ya en la segunda mitad del siglo XX, Puerto Madryn vio llegar extranjeros nacidos en los países vecinos, primero chilenos y luego bolivianos, cuando se levantó la empresa Aluar. Este último colectivo fue creciendo, y en este siglo XXI supera a los chilenos, como veremos a poco. En general, se observa que la presencia extranjera continuó en aumento. Mientras en 2001 había 57.614 habitantes en total y 3.966 extranjeros, en el siguiente censo había 81.315 habitantes, y los extranjeros eran 6016.

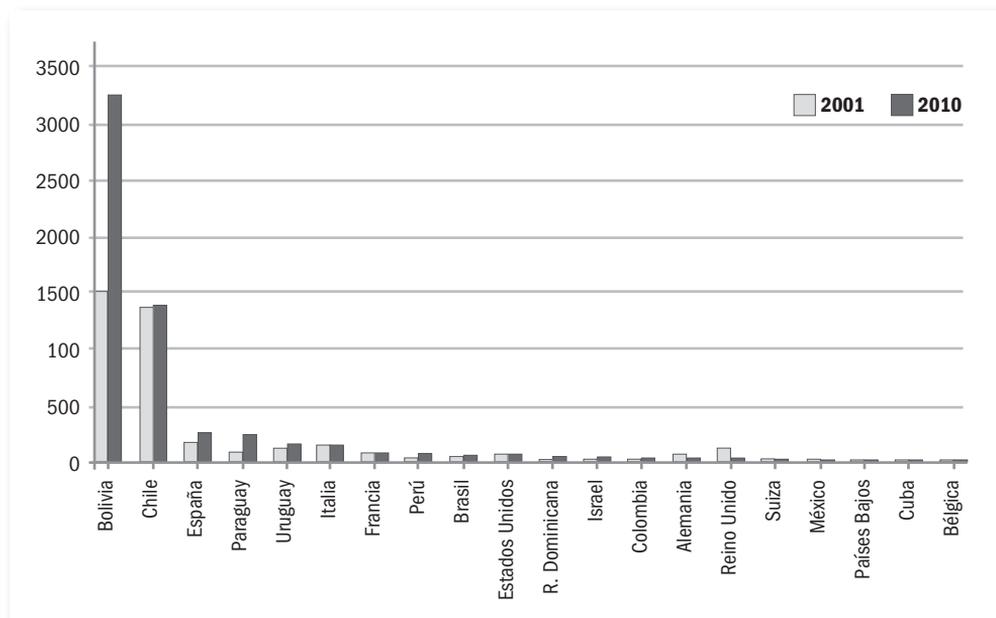
Si se compara a nivel provincial y nacional, la Provincia del Chubut tenía en 2001 un porcentaje de migrantes (6,6% con respecto al total de la población) superior a la media nacional (4,2%), mientras que el de Puerto Madryn era de 6,9%. Había en la provincia 27.425 extranjeros, de los cuales el 54% estaban en Comodoro Rivadavia; el 16%, en Trelew, y el 14%, en Puerto Madryn. En total, el 84% de extranjeros de la provincia se concentraba en las tres ciudades. En 2010, la provincia descendió al 6,1% de extranjeros con respecto al total, aunque seguía por arriba de la media nacional (4,5%); la de la ciudad fue superior aún, con un 7,4%, de modo que la tendencia se mantenía en ascenso. Asimismo, la provincia tenía 31.210 extranjeros, el 1,8% de todos los que vivían en el país (1.805.957); y con respecto al total de extranjeros, Puerto Madryn presentó un porcentaje superior al de 2001 (19%), mientras que Comodoro Rivadavia y Trelew bajaron; así se refuerza la tendencia de crecimiento de este centro.

La figura 4.3 presenta los veinte primeros países de nacimiento de los extranjeros residentes en la ciudad, comparando 2001 y 2010. El principal colectivo es de los bolivianos, con el 38% del total en el primer año, mientras que, en el segundo, es del 54%. El otro origen que aumentó (aunque es poco numeroso) fue el de los paraguayos. Varios grupos (entre ellos, los chilenos) se mantuvieron estables, al igual que italianos, uruguayos y franceses. Sobre la diversidad de orígenes, cabe consignar que se pasó de 55 a 60 (Sassone 2014); esta variación, aunque leve, abre un abanico singular, pues hay extranjeros residentes nacidos en los cinco continentes, si bien sobresalen los de América. Por

último, una disminución importante, tal vez de adultos mayores, es la de los oriundos del Reino Unido, país de origen de los galeses. Finalmente, otro rasgo a reforzar es que Puerto Madryn, entre las ciudades medias y grandes de la Patagonia, presenta el mayor número de residentes bolivianos, así como la proporción superior en el conjunto de los extranjeros (Matossian y Sassone 2017).

Cada presencia tuvo relación con diferentes ciclos y contextos de la ciudad y de la región, durante los cuales se fue moldeando el habitante madrynense. En el caso de los bolivianos, estos llegaron atraídos por las demandas de mano de obra en la construcción, un nicho económico dominado, a nivel nacional, particularmente por paraguayos y bolivianos; y en el caso de Puerto Madryn, está asociado con la puesta en marcha de Aluar a comienzos de los años setenta (Owen y Hughes 2001:160; Sassone *et al.* 2012), como ya se mencionó. Otra actividad industrial con fuerte demanda de trabajo es la de pesca. Para la preparación de las capturas diarias y estacionales, se ha empleado a trabajadoras bolivianas, preferidas en el sector de fileteado. Esa especialización laboral de mujeres migrantes es única en el país y se repite en Comodoro Rivadavia (González y Sassone 2016). A la luz de las economías familiares, supone la complementariedad en el sostenimiento económico del hogar.

Figura 4.3 Puerto Madryn: Primeros 20 orígenes de los extranjeros residentes 2001/2010



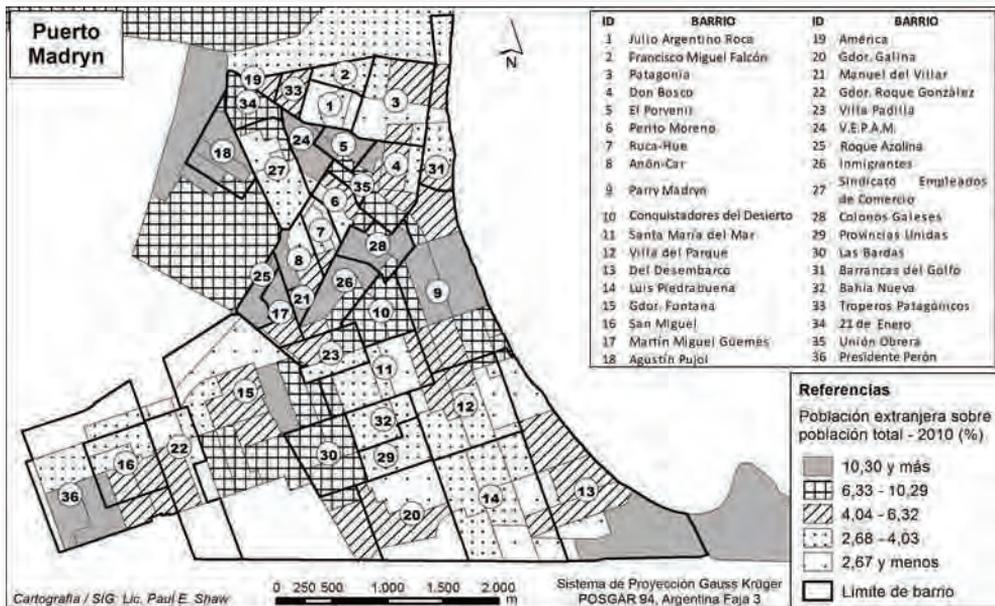
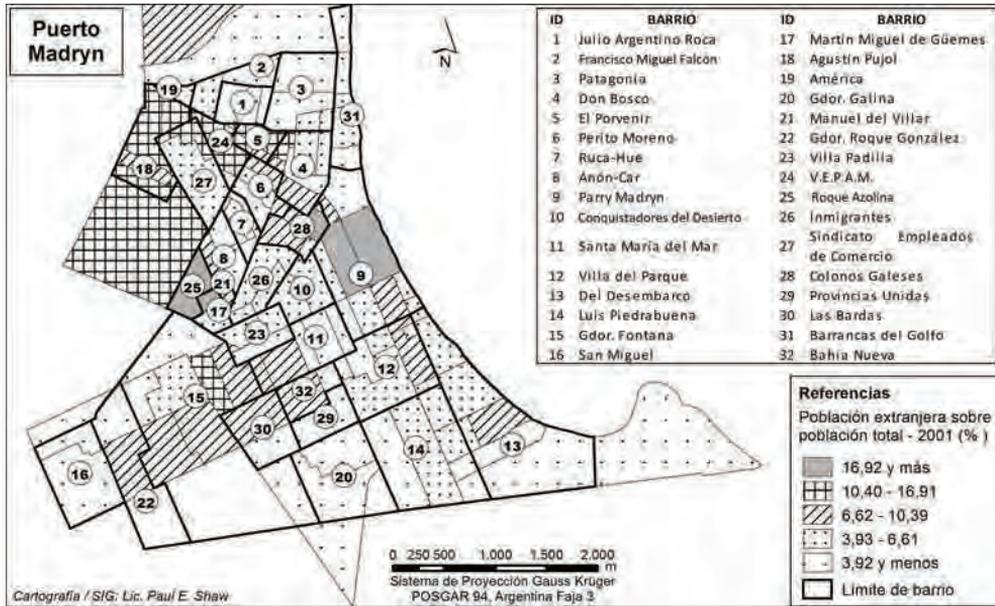
Fuente: Elaboración personal sobre la base de información censal.

Migración y diferenciación socioresidencial

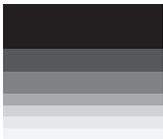
Cada ciudad es un mosaico social. Las desigualdades de clase, género, etnicidad, edad, educación, renta, salud y vivienda (Platt 2011) se conjugan para tener impactos estratificados y diferenciales en su espacio interno. Son parte de su esencia y hacen a su estructura. Para interpretar ese espacio desde una perspectiva social y política, se han generado mapas sociomigratorios que muestran las desigualdades por etnicidad y se basan en desagregar la población en algunos de sus componentes; en este caso, se disciernen los nativos de los no nativos o extranjeros, captados por los censos y, como tales, residentes. La estrategia elegida, que se apoya en las mediciones de la población en sus atributos y en el espacio, lleva a plantearse el problema de investigación a través de la semiosis cartográfica como camino de la explicación. Incluso, en algunos ámbitos, se está haciendo referencia a una metrología del espacio. ¿Prosperará esta “recalificación”? Lo cierto para este estudio es que, siguiendo a Casti (2005), se asume el significado social del territorio para alcanzar la interpretación geográfica. Se proponen estos mapeos como objetos finitos (Azócar Fernández y Buchroithner 2014), que van más allá de la representación misma, para comparar dos momentos. Entonces, son evidencias de formaciones espaciales, definidas por la distribución de migrantes, como una de las expresiones de un orden social en el espacio, dinámicas y cambiantes, pero útiles para los decisores políticos en cuestiones urbanas y migratorias.

En Puerto Madryn, como en toda ciudad, existe una directa relación entre su crecimiento físico y la diferenciación social, unido al aumento demográfico. Este apartado busca referir las diferencias espaciales que tienen por protagonistas tanto a los extranjeros en su conjunto como a los colectivos más importantes; tal el caso de la migración boliviana y de la migración chilena. Su implantación fragmentada en el territorio obedece a estrategias de copresencia, pero no cohabitación, en la sociedad receptora. La figura 4.4 muestra la distribución del porcentaje de extranjeros con respecto a la población total en el espacio interno de Puerto Madryn, por radio censal y por barrios, en los dos momentos censales. La media para la ciudad subió levemente de 6,9%, en 2001, a 7,4% en 2010. En el primer corte censal, los agrupamientos con los valores más altos, superiores a la media, se registraban en algunos radios censales de Parry Madryn (Distrito Central) y de Roque Azolina, barrio pericentral, además de algunos barrios del Distrito Noroeste: el Agustín Pujol y El Porvenir. El aumento de migrantes para 2010 demuestra una consolidación del patrón previo y una mayor dispersión hacia los barrios pericentrales, como el agrupamiento, entre otros, de los barrios Conquistadores del Desierto, Inmigrantes y Colonos Galeses, más Martín M. de Güemes y Manuel del Villar, sector separado por la avenida Muzio. Más allá de ese eje, emerge otro agrupamiento

Figura 4.4 Puerto Madryn: Distribución de migrantes residentes: a) 2001 y b) 2010



Fuente: Elaboración personal fundada en información censal obtenida en la Base de Microdatos REDATAM, Censos Nacionales de Población, Hogares y Viviendas 2001 y 2010.

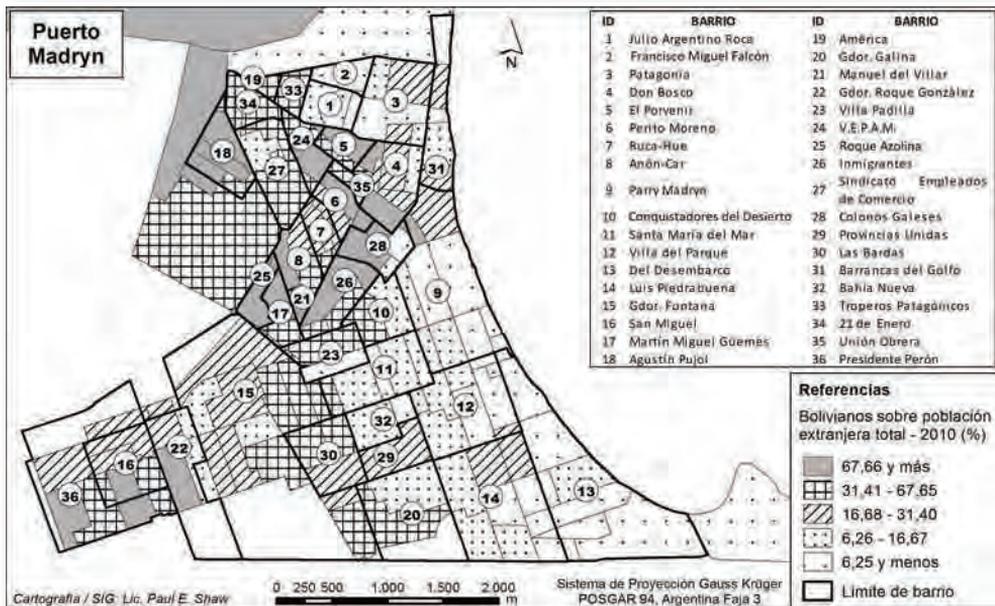
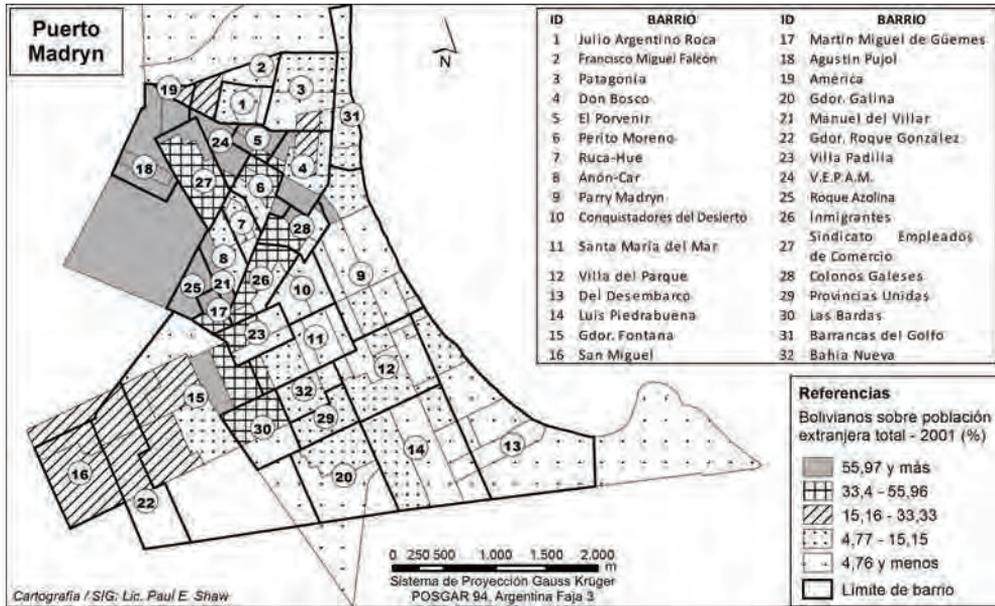


conformado por los barrios El Porvenir, V.E.P.A.M., 21 de Enero y Agustín Pujol, en el noroeste; más allá de los límites barriales se reconoce fuerte presencia extranjera en los asentamientos informales mostrados en la figura 4.1. Hacia la alejada periferia del Oeste, hay mayor presencia en Las Bardas, Gobernador Fontana y Presidente Perón. En cambio, en la “ciudad ventana al mundo”, para 2010, donde hay alta valorización del suelo urbano, se concentran áreas residenciales de clases acomodadas, la actividad turística de proyección internacional, y las principales funciones políticas, administrativas, bancarias y comerciales. Dos sectores de los barrios Parry Madryn y Del Desembarco presentan, en 2010, altos porcentajes de población extranjera. La cuestión diferencial, en cuanto a orígenes, demuestra que las preferencias son diferentes.

En la figura 4.5, se presenta el patrón residencial de los migrantes bolivianos. En 2001 eran 1.502 personas, el 38% de toda la población extranjera; mientras que, en 2010, eran 3.245 (54%). Se demostraba así el aumento del flujo durante la década y se corrobora con la variación intercensal, que fue del 52% frente al 41% de la población total. La divisoria de la ciudad entre el Este y el Oeste (avenida Domec García Norte, calle Gobernador Fontana, avenida Hipólito Irigoyen y calle Juan B. Justo) ayuda a comprender que las opciones residenciales están en la ciudad “popular”. Queda en claro que, para el primer censo, los bolivianos se localizaban hacia el noroeste, coincidiendo con barrios de densidades bajas. El barrio boliviano por excelencia ya era, en aquel entonces, El Porvenir, y se sumaban barrios vecinos, como V.E.P.A.M. y el Agustín Pujol. En cambio, en 2010, la presencia de este colectivo se expandió, aunque siempre dentro de la ciudad “popular”, con agrupamientos en el Distrito Oeste en barrios tales como Gobernador Galina, Las Bardas, San Miguel, Gobernador Roque González y Presidente Perón, más otros, consolidándose en los que ya se localizaban con anterioridad. La lectura de los intervalos demuestra que hay sectores donde existe homogeneidad boliviana, con débil copresencia de otros colectivos. Estas dinámicas intraurbanas avalan la posibilidad de formular hipótesis acerca de las causas y consecuencias de la segregación residencial que parecería configurarse en el espacio interno de Puerto Madryn. Se habla de segregación etnorresidencial (Sabatini *et al.* 2001) cuando aumenta la población inmigrante y se concentra en lugares específicos de la ciudad, creando grupos homogéneos, provenientes de un mismo país o provincia, que intentan repetir la estructura social y costumbres de su país de origen. Como ya lo hemos estudiado en otra oportunidad (Sassone y Hughes 2009; Sassone *et al.* 2012), en esta ciudad, el barrio El Porvenir corresponde al modelo de segregación residencial, por origen o de base etnocultural. He aquí uno de los ejemplos que indican la complejidad de esta ciudad en expansión.

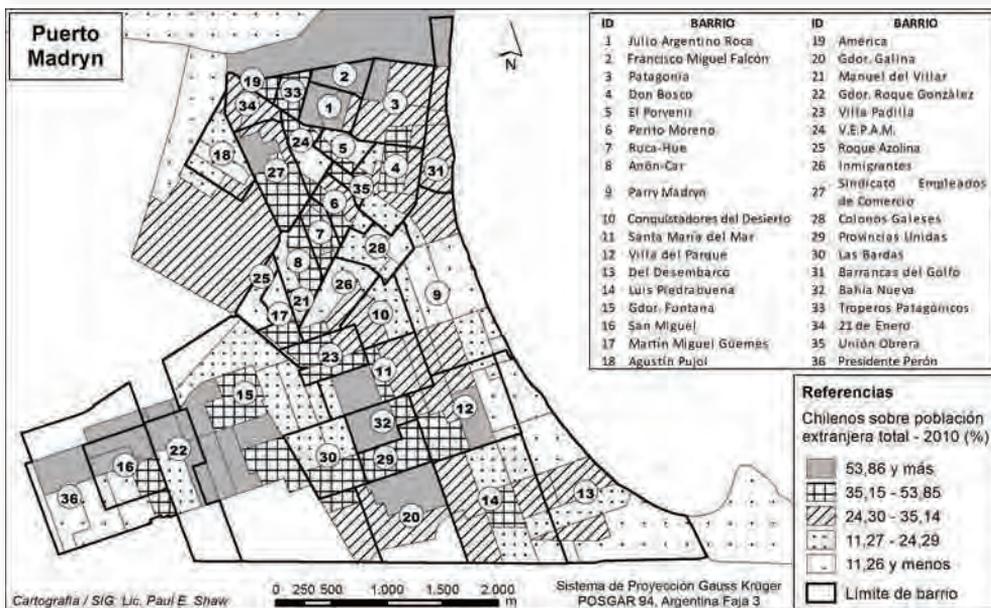
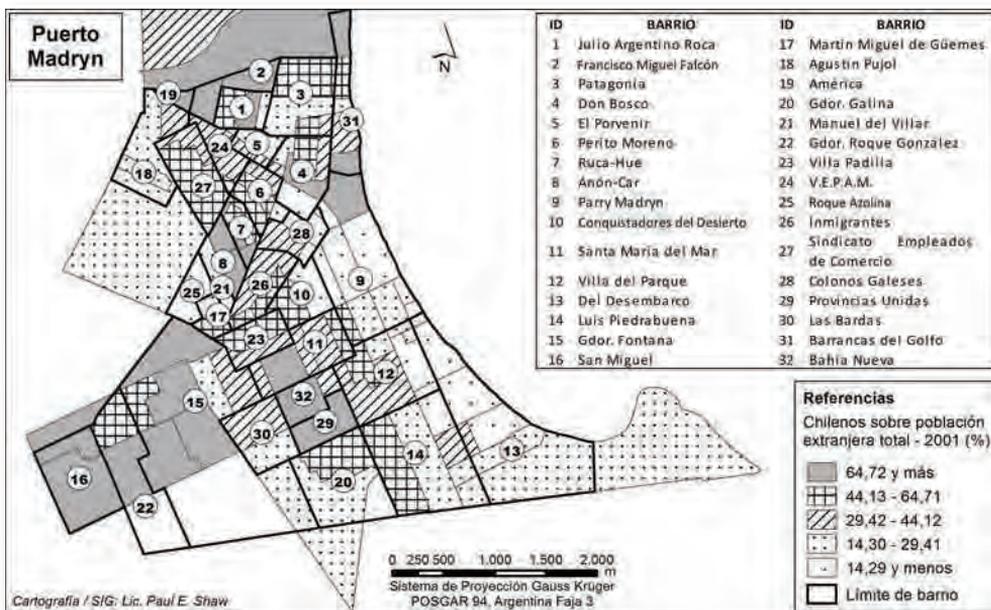
El barrio El Porvenir de Puerto Madryn surgió en la década de 1980, con la gran expansión de la ciudad, originada a partir del nacimiento de la actividad industrial en la zona, tal como

Figura 4.5 Puerto Madryn: Distribución de migrantes bolivianos: a) 2001 y b) 2010



Fuente: Elaboración personal fundada en información censal obtenida en la Base de Microdatos REDATAM, Censos Nacionales de Población, Hogares y Viviendas 2001 y 2010.

Figura 4.6 Puerto Madryn: Distribución de migrantes chilenos: a) 2001 y b) 2010



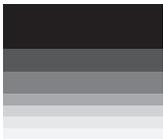
Fuente: Elaboración personal fundada en información censal obtenida en la Base de Microdatos REDATAM, Censos Nacionales de Población, Hogares y Viviendas 2001 y 2010.

lo estudiaron Sassone y Hughes (2009). Localizado en el sector noroeste de la ciudad, es un barrio de migrantes bolivianos en el que se observan marcas culturales propias de esta colectividad. Los primeros bolivianos propietarios de viviendas en el barrio provenían del asentamiento precario formado en el sitio Loma Blanca, próximo a la actual terminal de ómnibus de la ciudad. Al igual que en el barrio Charrúa de Buenos Aires, la construcción se siguió extendiendo “hacia arriba” por la escasa superficie de los lotes (Bertone de Daguerre 2003; 2005), con manzanas rectangulares y pasajes angostos como calles. El barrio se organiza en torno a dos ejes: la calle Roberto Gómez, que nace en el frente marítimo, eje principal de referencia para los habitantes, y la avenida Juan XXIII. Se trata de un barrio residencial, con una fisonomía disonante respecto de los barrios colindantes; y solo se encuentran comercios de proximidad, en su mayoría, a cargo de propietarios bolivianos. Son comercios de bolivianos para bolivianos, y sobre todo, se advierte cuando en la cartelería predominan nombres y topónimos de Bolivia (Kantuta flor nacional de Bolivia ; Copacabana; Urkupiña, etc.). El aumento de migración boliviana ha fomentado nuevas concentraciones étnicas de ese origen en otros barrios periféricos, como el Pujol, V.E.P.A.M, y 21 de Enero.

La distribución de la población chilena en Puerto Madryn se puede observar en la figura 4.6. Este segundo colectivo es menos numeroso. En 2001 había 1.364, y unos pocos más en 2010: 1.388 (un 34% que luego descendió al 23%). El patrón predominante es de mayor dispersión. Se identifican presencias destacables, aunque menores, en la ciudad “portuario-industrial” (barrios Julio A. Roca, Patagonia, Don Bosco). En la ciudad “ventana al mundo”, se identifican en Santa María del Mar, Provincias Unidas, Bahía Nueva, Villa del Parque y Gobernador Galina donde se observan valores superiores al 50% de chilenos sobre el total de los extranjeros. Mientras que en 2001 se observaba una fuerte presencia en los barrios del Distrito Oeste, para el segundo censo se advierte una tendencia hacia la disminución y se consolida la presencia en los barrios del Distrito Sur –ya mencionados–, identificados como áreas residenciales de clase media. Se trata de un colectivo que arribó antes que los bolivianos y lleva más generaciones de residencia en la ciudad y en la Argentina; por tanto, predominan los adultos mayores, dado que el flujo se ralentizó en los años noventa, cuando el país trasandino comenzó a tener una economía más dinámica.

Reflexiones finales

Los estudios migratorios, en esta era de la globalización, tienen final abierto por la contingencia de las acciones humanas y por ese rasgo efímero de las sociedades posmodernas. En la escala local de la diáspora global, Puerto Madryn, una de las ciudades más dinámicas de la Argentina, constituye un claro ejemplo de ciudad patagónica, ciudad



nueva, ciudad de pioneros, ciudad de tehuelches y mapuches, ciudad de inmigrantes del mundo lejano como de orígenes próximos latinoamericanos, una ciudad de argentinos NyC (“nacidos y criados”) y VyQ (“venidos y quedados”, es decir, nativos argentinos procedentes de otras regiones del país). Este sentido cosmopolita, en pequeña escala, acompaña su historia y su geografía.

El dinamismo que caracteriza a Puerto Madryn está en directa relación con el aporte de migrantes internos e internacionales, que demuestran que es la única ciudad con diversidad migratoria, más allá de la Región Metropolitana de Buenos Aires, aunque liderada por la migración boliviana. La industria, el puerto y el turismo son la base de esta ciudad, que atrae a tanta migración pese a carecer de agua, condición que limita la sostenibilidad ambiental. El centro ejerce un gran atractivo, por su encuadre paisajístico entre los más bellos del país, y se aprecia claramente la tendencia natural de crecimiento hacia el Sur para usos residenciales. Hacia el Norte, dominan usos industriales y portuarios, mientras que, en dirección a la periferia (en particular, en el noroeste y el Oeste), se distribuyen barrios populares, con atributos espaciales, sociales y funcionales propios. En resumen, se trata de una estructura de disparidades.

Cada habitante hace ciudad y, en tal sentido, los escenarios que presentamos sobre los migrantes en Puerto Madryn pueden orientar la acción de las políticas públicas en materia de reconocimiento de la diversidad y de la construcción de la interculturalidad. Nos propusimos identificar y caracterizar la inserción residencial de la migración boliviana en las periferias urbanas de Puerto Madryn, en relación con las formaciones espaciales de concentración de la población total, así como las de los extranjeros residentes, en visiones comparadas con otros colectivos. Buscamos, desde la medición, cartografiar y comprender su orden en el espacio, consecuencia de los juegos de poderes que se negocian para hacer territorios, para hacer ciudad, en particular, en las periferias. La tarea de las intervenciones urbanísticas se halla ante un gran desafío, pues la cohesión social está por construirse, sin perder de vista las variables de la interculturalidad. Comprender la complejidad sociomigratoria de una ciudad contribuye a diseñar prácticas de intervención basadas en la gobernanza de la diversidad. En suma, la interpelación hacia ese orden de las alteridades está abierta, demandando nuevas investigaciones.

Referencias bibliográficas

- AZÓCAR FERNÁNDEZ, PABLO I. Y MANFRED F. BUCHROITHNER. 2014. *Paradigms in Cartography: An Epistemological Review of the 20th and 21st Centuries*. Berlín: Springer Verlag, 87-99.
- BERTONE DE DAGUERRE, CELIA. 2003. “Migración boliviana, identidad y territorio: el Barrio Charrúa de villa miseria a barrio étnico”, en: *Contribuciones científicas: Congreso Nacional de Geografía. 63.º Semana de la Geografía*. Bahía Blanca: GEA Sociedad Argentina de Estudios Geográficos, 71-80.
- BERTONE DE DAGUERRE, CELIA. 2005. *Migración boliviana, identidad y territorio: Barrio Charrúa, de “villa miseria” a “barrio étnico”*. Tesis de Licenciatura. Buenos Aires: Universidad Católica de Santiago del Estero (inédito).
- CASTI, EMANUELA. 2005. “Towards a Theory of Interpretation: Cartographic Semiosis”. *Cartographica*, vol. 40, n.º 3, 1-16. Consultado marzo 16, 2017. En línea: [<https://doi.org/10.3138/M4M1-R663-32V2-W151>].
- CORONATO, FERNANDO. 1999. “Punta Cuevas: inicio de la colonización”. Ponencia presentada en las *II Jornadas Regionales de Historia y Arqueología del siglo XIX*. 10-12 setiembre, Guaminí, Argentina. Consultado febrero 3, 2017. En línea: [<http://members.tripod.com/guamini/ponencias/1.html>].
- CORONATO, FERNANDO. 2004. “De Liverpool a Punta Cuevas”, en *Rocky Trip: la ruta de los galeses en la Patagonia*, por S. Sepiurka y J. Miglioli Comps. Esquel: Balero Producciones, 33-42.
- DI VIRGILIO, MARÍA MERCEDES, MARIANA MARCOS Y GABRIELA MERA. 2015. “Las ciudades dentro de la ciudad: características sociodemográficas y habitacionales de la Ciudad de Buenos Aires según sus tipos de hábitat”. *Población de Buenos Aires*, vol. 12, n.º 22, 33-57.
- DUMRAUF, CLEMENTE I. 1993. *El ferrocarril central del Chubut: origen de la ciudad de Puerto Madryn*. Rawson: Dirección de Impresiones Oficiales - Secretaría General de la Gobernación.
- DUPONT, VÉRONIQUE Y DENISE PUMAIN. 2002. “Introducción: de la ciudad compacta a las metrópolis policéntricas”, en *Metrópolis en movimiento: una comparación internacional*, por F. Dureau, V. Dupont, É. Lelièvre, J. P. Lévy y T. Lulle Coords. Bogotá: Alfaomega, 3-20.
- FERNÁNDEZ, ELIDA. 2008. “... Y el pueblo se llenó de italianos: la construcción del gasoducto, en voces de testigos de esa época”. *Cuadernos de Historia Patagónica*, n.º 2, 197-204. Puerto Madryn: Biblioteca Popular Agustín Álvarez.

FERRARI, MARÍA PAULA Y HORACIO BOZZANO. 2016. “Aplicación del método Territorii en dos asentamientos espontáneos de Puerto Madryn, Argentina”. *Papeles de Geografía*, n.º 62, 137-149. Consultado marzo 7, 2017. En línea: [<https://doi.org/10.6018/geografia/2016/260061>].

GARCÍA SAÍNZ, ELISEO Y VICENTE PÉREZ MEDEL. 2004. *Suplemento Ilustrado de Golfo Nuevo: álbum biográfico*. Puerto Madryn: Impresora Golfo Nuevo.

GONZÁLEZ, MYRIAM Y SUSANA M. SASSONE. 2016. “Mujeres migrantes, trabajo y empoderamiento: bolivianas en una ciudad de la periferia globalizada”. *Les Cahiers ALHIM - Amérique Latine Histoire et Mémoire*, n.º 31. Consultado marzo 20, 2018. En línea: [<http://journals.openedition.org/alhim/54537-5175>].

HUGHES, JUDITH CORINNE. 2011. “Asociaciones de migrantes en la participación social local: el caso boliviano en Puerto Madryn”. *Actas Congreso Nacional de Geografía: 72 Semana de Geografía*. Mar del Plata: Sociedad Argentina de Estudios Geográficos, 151-163.

JONES, LEWIS. 1986. *La colonia galesa: historia de una nueva Gales en el territorio del Chubut en la República Argentina*. Rawson: Editorial El Regional.

JONES, NELCIS. 2004. “Vinieron para quedarse: breve historia de los galeses en Chubut”. *Cuadernos de Historia Patagónica*, n.º 1, 47-82. Puerto Madryn: Centro de Estudios Históricos y Sociales Puerto Madryn.

KAMINKER, SERGIO A. Y DIANA P. 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*, vol. 22, n.º 89, 223-254.

LANFIUTTI, MARIANA A. 2005. “Bases para la elaboración de un plan de manejo para el área natural urbana protegida ‘La Laguna’”. *Parrafos Geográficos*, año IV, n.º 4, 118-142. Consultado marzo 6, 2017. En línea: [http://igeopat.org/parrafosgeograficos/images/RevistasPG/2005_V4/4-6.pdf].

LEAL, JESÚS, MIGUEL MARTÍNEZ, ANTONIO ECHAVES Y ENRIQUE GARCÍA. 2012. “Densidades urbanas y sociales en dos barrios centrales de Madrid: virtudes, excesos y desigualdades de fondo”. *Urban*, n.º 4, 61-79.

MATOSSIAN, BRENDA Y SUSANA SASSONE. 2017. “Urbanización y migración en la Patagonia Argentina: correlaciones con la diferenciación socioresidencial en ciudades medias”, en *Portugal, territorio de territorios: atas do IX Congresso Português de Sociologia, Lisboa: Associação Portuguesa de Sociologia*. Consultado marzo 5, 2017. En línea: [http://www.aps.pt/ix_congresso/docs/final/COM0400.pdf].

MATTHEWS, ABRAHAM. 1992 [1893]. *Crónica de la Colonia Galesa de la Patagonia*. Esquel: Editorial El Regional.

MEISEN, JUAN. 1983. *El Madryn olvidado*. Puerto Madryn (Edición del autor).

- MEYER, ANNE-MARIE. 2001. "Urban Densities and Socio-Residential Organization: Example of the Urban Area of Hamburg (Germany)". *Cybergeog: European Journal of Geography*, document 244. Consultado febrero 20, 2017. En línea: [<http://cybergeog.revues.org/5826>].
- MIGUEL, ENNID, GLADYS ALCARRAZ, SERGIO MERINO, JOSÉ SARAVIA, ROBERTO JONES, ROSA GONZÁLEZ, LETICIA MARTÍNEZ, VANESA PAULI Y M. FERNANDA VARELA. 2002. "La Geografía y los nuevos espacios de consumo: estudio de caso: Trelew y Puerto Madryn". *Párrafos Geográficos*, año 1, n.º 1, 34-45. Consultado abril 5, 2017. En línea: [http://igeopat.org/parrafosgeograficos/images/RevistasPG/2002_V1/1-6.pdf].
- MONTI, ALEJANDRO. 2013. "Gestión del riesgo y complejidad en el litoral urbanizado de Puerto Madryn". *Revista Estudios Ambientales-Environmental Studies Journal*, vol. 1, n.º 1, 29-44.
- OWEN, OLGA MARISA Y JUDITH C. HUGHES. 2001. "Dos décadas de inmigración boliviana en el Valle Inferior del Río Chubut". *Contribuciones científicas: Congreso Nacional de Geografía: 63.º Semana de la Geografía*. Puerto Madryn-Trelew: GÆA Sociedad Argentina de Estudios Geográficos, 155-166.
- PLATT, LUCINDA. 2019. *Understanding Inequalities: Stratification and Difference*. Cambridge: Polity Press.
- ROUGIER, MARCELO. 2011. *Estado y empresarios de la industria del aluminio en la Argentina: el caso ALUAR*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.
- SABATINI, FRANCISCO, GONZALO CÁCERES Y JORGE CERDA. 2001. "Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción". *EURE*, vol. 27, n.º 82. Consultado noviembre 20, 2016. En línea: [<https://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/1258>].
- SANABRA, CARLOS. 2003. "Desarrollo urbano de Puerto Madryn: desde sus orígenes hasta 1970", en *Cuadernos de Historia Patagónica*, n.º 1, 117-128. Puerto Madryn: Centro de Estudios Históricos y Sociales Puerto Madryn.
- SANABRA, PANCHO. 2012. *Puerto Madryn 1940 y tantos...* Trelew: Biblioteca Popular Agustín Álvarez.
- SÁNCHEZ, DARÍO C., DELIA CARBAJAL, LAURA JIMÉNEZ Y MERCEDES ACOSTA. 2005. "Crecimiento turístico y deterioro ambiental: el caso de Puerto Madryn". *Breves Contribuciones del Instituto de Estudios Geográficos*, n.º 17, 79-122.
- SASSONE, SUSANA M. 2000. "Reestructuración territorial y ciudades intermedias en la Argentina". *Revista Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales*, vol. XXXII, tercera época, n.º 123, 57-94.
- SASSONE, SUSANA M. 2009. "Breve geografía histórica de la migración boliviana en la Argentina", en *Buenos Aires Boliviana*. Buenos Aires: Comisión para la Preservación del

Patrimonio Histórico Cultural de la Ciudad de Buenos Aires (CPPHC), Ministerio de Cultura GCABA, 389-402. (Colección Temas de Patrimonio Cultural N.º 24).

SASSONE, SUSANA M. 2014. “Diversidad, migración e interculturalidad en la Patagonia: escalas y política de la administración territorial”. *Párrafos Geográficos*, vol. 13, n.º 2. Consultado febrero 20, 2017. En línea: [http://igeopat.org/parrafosgeograficos/images/RevistasPG/2014_V13_2/22-2.pdf].

SASSONE, SUSANA M. 2018. “Migración boliviana en la Argentina: territorios, identidad y poder”. Conferencia dictada en el *Coloquio Internacional Migraciones en y desde Bolivia: cambios, desafíos y perspectivas*. (IRD Institut de Recherche pour le Développement France/Universidad Mayor de San Andrés/IFEA Perú/Institut Universitaire de France/Aix-Marseille Université), 2 abril, La Paz, Bolivia.

SASSONE, SUSANA M. Y JUDITH C. HUGHES. 2009. “Fe, devoción y espacio público: cuando los migrantes construyen lugares”, en *Cultura, territorios y prácticas religiosas*, por C. T. Carballo Coord. Buenos Aires: Prometeo, 151-174.

SASSONE, SUSANA M. Y FRANÇOIS TAULELLE. 2017. “Articulaciones socio-territoriales entre ciudades medias y espacios rurales: el desafío de las innovaciones: perspectivas comparadas entre Francia y la Argentina”. Ponencia por invitación en el *Seminario Interno Red de Investigación Internacional AGRITERRIS: co-existencia de diferentes modelos de desarrollo de la actividad agropecuaria*. (Facultad de Ciencias Agrarias y Forestales, Universidad Nacional de La Plata y ECOS Sud A16H01, MINCyT Argentina-Francia). 22-23 noviembre, La Plata, Argentina.

SASSONE, SUSANA M., MYRIAM S. GONZÁLEZ Y BRENDA MATOSSIAN. 2011. “Ciudades patagónicas de la Argentina: atracción, crecimiento y diversidad migratoria”. *Revista Aristas*, n.º 6, 109-130.

SASSONE, SUSANA M., JUDITH C. HUGHES Y O. MARISA OWEN. 2013. “Nuevos asentamientos precarios en la periferia de Puerto Madryn: desafío para las intervenciones urbanísticas”. Boletín de *GÆA Sociedad Argentina de Estudios Geográficos*, n.º 132, 233-246.

SASSONE, SUSANA M., JUDITH C. HUGHES Y O. MARISA OWEN. 2014. “Análisis geodemográfico de la ciudad de Puerto Madryn”, en *Hacia un modelo de desarrollo turístico regional sustentable: el crecimiento de Puerto Madryn y el vaciamiento de la meseta contigua*, por D. C. Sánchez Dir. Buenos Aires: CONICET-IMHICIHU, 407-433.

SASSONE, SUSANA M., JUDITH C. HUGHES, O. MARISA OWEN, DARÍO SÁNCHEZ, ERICA LLANOS, LOURDES BARRIOS, SONIA BAYÓN Y NADIA LORENZI. 2012. “Apropiación territorial y reproducción cultural de migrantes en contextos urbanos: Trelew y Puerto Madryn”, en *Miradas Geográficas de la Patagonia: encuentros con la investigación y la docencia*, por A. Monti, G. Alcarraz y M. P. Ferrari Coords. Trelew: Biblioteca Popular Agustín Álvarez, 227-246.

SEIBT, PETER. 2004. "Ferrocarril Central del Chubut: Ferrocarril Patagónico 1886-1961". *Cuadernos de Historia Patagónica*, n.º1, 83-91. Puerto Madryn: Centro de Estudios Históricos y Sociales de Puerto Madryn.

SKINNER, KENNETH. 2010. *El ferrocarril en el desierto*. Trelew: Biblioteca Popular Agustín Álvarez. (1.a edición en castellano).

Sitios web consultados

<http://www.madryn.gov.ar/areas/intendencia/index.php>

<http://cultura.madryn.gov.ar/>

<http://www.estadística.chubut.gov.ar>

<http://www.elchubut.com.ar/nota/53064-sociedad-italiana-de-mutuo-socorro-duca-degli-abruzzi-100-anos-de-historia/>

<https://www.eldiariodemadryn.com/>