

XVII Jornadas Argentinas de Estudios de Población - IV Congreso Internacional de Población del Cono Sur. Asociación de Estudios de Población de la Argentina, Cafayate (Salta), 2023.

ODS 2030 y condiciones de vida: un acercamiento exploratorio de los logros y estudios necesarios en el Área Metropolitana de Rosario.

Juan Peláez y Marianela Casado.

Cita:

Juan Peláez y Marianela Casado (2023). *ODS 2030 y condiciones de vida: un acercamiento exploratorio de los logros y estudios necesarios en el Área Metropolitana de Rosario. XVII Jornadas Argentinas de Estudios de Población - IV Congreso Internacional de Población del Cono Sur. Asociación de Estudios de Población de la Argentina, Cafayate (Salta).*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/xvii.jornadas.aepa/66>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/eezf/M37>



Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons.
Para ver una copia de esta licencia, visite
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.es>.

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

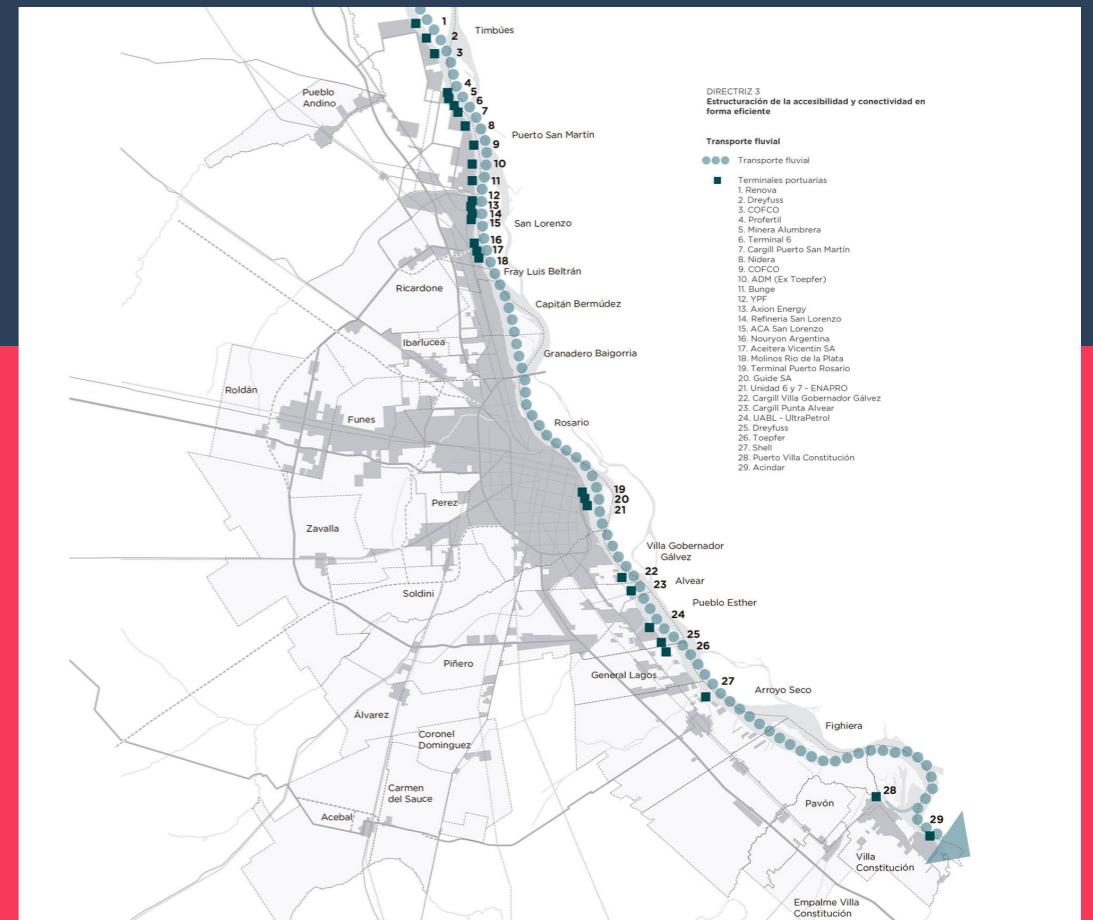
ODS 2030 y condiciones de vida: un acercamiento exploratorio de los logros y estudios necesarios en el Área Metropolitana de Rosario

-Juan Peláez
Instituto de Investigaciones de la Fac. de Ciencia Política y RR. II. (UNR)
jacoantopolus@gmail.com

-Marianela Casado
Instituto de Investigaciones de la Fac. de Ciencia Política y RR. II. (UNR)
marianelacasado11@gmail.com

Objetivos

Nuestro trabajo se propuso realizar un acercamiento exploratorio de las condiciones de vida de la población de un sector del Área Metropolitana de Rosario (AMR), Argentina, en diálogo con los Objetivos del Desarrollo Sostenible 1 (Fin de la pobreza) y 11 (Ciudades y comunidades sostenibles) sobre un contexto económico específico: el desarrollo, principalmente a partir de los años noventa (Shapiro, 2023), de grandes infraestructuras portuarias para la salida al mercado internacional de granos, productos oleaginosos y minerales. Es en esa perspectiva que nuestro trabajo es un aporte “de base” sobre el cual aspiramos construir nuevos conocimientos específicos que nos habiliten a una evaluación más precisa y responder si el impacto económico de estas infraestructuras estanca, retrocede o impulsa los ODS.



Mapa Directriz de Ordenamiento Territorial 3 del ECOM sobre el AMR

Metodología

Tabla 1. Barrios Populares creados en fechas posteriores a la instalación de terminales portuarias

	ID Renabap	Barrio	N Viviendas	N Familias	Decada de creación	
Timbúes	5415	Gauchito Gil	200	220	2000	
	Puerto General San Martín	1859	Zona Rural de Puerto	10	11	2000
		1861	San Sebastián	150	165	2010
		1764	Barrio Rivadavia Chino	190	209	1990
	San Lorenzo	1831	Felisa	250	275	1960
		1858	Mateo Gálvez	35	39	2000
		1885	Costanera YPF	100	110	1990
		1872	Capitán Bermúdez	40	44	1990
		1871	La Favelita	50	55	1970
		1870	Moreno	40	44	1990
1857		Barrio Norte	300	330	1990	
Villa Gobernador Gálvez		1753	Villa Dolores	20	22	2000
	1765	La Rana	250	275	2000	
	1776	El Ocho	90	99	2010	
	1829	La Antena	350	385	2010	
	1912	La Resistencia	320	352	2010	
	1914	Parque Alegre	70	77	2000	
	1916	Colectora Barrio Gigliane	100	110	2010	
	1917	Coronel Aguirre	300	330	2010	
	4401	Terraplén	15	17	2000	
	4579	Mortelari	80	88	2010	
Alvear	4687	La Ranita II	40	44	2000	
	1766	Esperanza	120	132	2000	
	1748	Tablita I	450	495	2010	
General Lagos	4402	Terraplén	35	39	1990	
	1769	Bajada del Espinillo	40	44	1980	
Villa Constitución	1844	La Mariposa	40	44	2000	
	4194	Prefectura	100	110	2000	
	4196	Nueve de Julio	187	206	2000	
	4197	Las Palmeras	15	17	2000	

Para este primer acercamiento nos hemos centrado en el Indicador 11.1.1: “Proporción de la población urbana que vive en barrios marginales, asentamientos improvisados o viviendas inadecuadas” (Naciones Unidas, 2017, p. 22), aproximándonos de una forma flexible a su construcción, y desagregándolo en cada una de las 12 localidades que conforman nuestro territorio de estudio (excluyendo la localidad de Rosario). Timbúes, Puerto General San Martín, San Lorenzo, Fray Luis Beltrán, Capitán Bermúdez y Granadero Baigorria comprenden el denominado Cordón Norte, mientras que Villa Gobernador Gálvez, Alvear, Pueblo Esther, General Lagos, Arroyo Seco y Villa Constitución corresponden al Cordón Sur. Recurrimos a fuentes de datos secundarias y documentos oficiales: a) Planes Urbanos Locales (PULs), elaborados por el Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario (ECOM) que aportan información más reciente sobre las localidades; b) información del Observatorio de Barrios Populares del Registro Nacional de Barrios Populares (RENABAP), disponible en el sitio web Observatorio.org para el tema específico de los barrios marginales; c) Informes del Consejo Federal de Inversiones (CFI) (Rigotti, 2007; Mateos, 2007); d) La cronología de desarrollo industrial que proviene del proyecto PICT 3941, a quien agradecemos habernos permitido el uso para este trabajo. Esta fue una elaboración propia de Shapiro (2023) a partir de los informes del CFI antes citados junto con otros (Caballero, 1991, 1992a y 1992b), y consultas a la página <https://www.argentina.gob.ar/puertos-vias-navegables-y-marina-mercante/Mapa-de-Puertos-Argentinos>.

Tabla 2. Deficit cualitativo por hacinamiento crítico y hacinamiento mitigable

	Número de hogares con hacinamiento crítico	Proporción respecto al total de hogares	Número de hogares con hacinamiento mitigable	Proporción respecto al total de hogares
San Lorenzo	368	2,5%	1687	11,5%
Fray Luis Beltrán	197	5,21%	694	18,35%
Capitán Bermúdez	274	3%	1219	13,3%
Granadero Baigorria	446	4,12%	1825	16,87%
Villa Gobernador Gálvez	1215	5,44%	4495	20,14%
Alvear	48	3,8%	226	16,84%
Pueblo Esther	71	3,5%	348	17%
General Lagos	47	4,4%	214	20,2%
Arroyo Seco	165	2,7%	752	12,21%
Villa Constitución	506	3,46%	1820	12,45%

Resultados principales

El AMR experimentó un importante desarrollo económico basado en la industria desde inicios del siglo XX, reconfigurado desde la década de los noventa hasta el presente por la primarización de la economía. Aun así, lo hizo conviviendo en su territorio con situaciones de gran desigualdad socio espacial. Prevalecen según la base de datos del RENABAP, que contempla los barrios populares conformados hasta el 31 de diciembre del 2018, 72 barrios (surgidos entre 1910 y 2010) con grandes carencias habitacionales y de servicios, en las 12 localidades que hemos abordado. Cruzando esta información con las fechas de la cronología del desarrollo portuario proveída por Shapiro, confeccionamos la tabla 1, que muestra como, de los 72 barrios, 30 han sido creados en tiempos posteriores a la instalación de las terminales ribereñas. En las localidades de San Lorenzo, Alvear y General Lagos la totalidad de la aparición de estos barrios coincide con los años posteriores al desarrollo de estos puertos. Otra vía de acceso de la cuál nos valimos en nuestra aproximación, teniendo en cuenta la dimensión de vivienda inadecuada, fueron indicadores de hacinamiento calculados por el ECOM a partir del Censo de 2010, que se encuentran en los PULs (lamentablemente Timbúes y Puerto General San Martín no forman parte del ECOM, por lo que no tenemos acceso a los datos de dichas localidades). El ECOM establece la medición del déficit cualitativo por hacinamiento, independientemente de otra necesidad edilicia o de infraestructura, en dos categorías: a) Hacinamiento crítico (más de 3 personas por cuarto); B) Hacinamiento mitigable (viven de 2 a 3 personas por cuarto). A partir de esta información elaboramos la tabla 2, donde puede observarse que esta problemática se acentúa en las localidades del cordón sur. Por último, desde un punto de vista más bien cualitativo nos encontramos, según los informes del CFI y los PULs, con asentamientos en situación de riesgo ambiental debido al drenaje de aguas contaminadas, a inundaciones, y en los casos de pescadores, a la falta de acceso al río debido la instalación de puertos u obras inmobiliarias. Finalmente, podemos considerar que las terminales han introducido importantes cambios en el desarrollo de este territorio urbano, pero a pesar de la riqueza generada, persisten grandes bolsones de pobreza que interpelan su relación con las metas de los ODS.