

Etapas de crecimiento urbano de Puerto San Julián, provincia de Santa Cruz, Argentina

Urban growth stages of San Julian Port, Santa Cruz, Argentina

González, Cristhian; Ampuero, Cristian

Cristhian González cristhiang_93@hotmail.com
Universidad Nacional de la Patagonia Austral,
Argentina

Cristian Ampuero campuero@uarg.unpa.edu.ar
Universidad Nacional de la Patagonia Austral,
Argentina

Geográfica Digital

Universidad Nacional del Nordeste, Argentina

ISSN-e: 1668-5180

Periodicidad: Semestral

vol. 19, núm. 37, 2022

revista.geografica.digital@gmail.com

Recepción: 14 Octubre 2021

Aprobación: 15 Marzo 2022

URL: <http://portal.amelica.org/amei/journal/615/6152696007/>

DOI: <https://doi.org/10.30972/geo.19375623>

Copyright (c) 2022 Geográfica digital



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-
NoComercial 4.0 Internacional.

Resumen: Puerto San Julián es una ciudad pequeña con una historia relevante para la Patagonia, que surge a principios del siglo XX como un asentamiento relacionado con la explotación ganadera de la región y por varias décadas su población urbana fue escasa. Hacia fines del siglo XX, la crisis de la ganadería y el auge de la actividad minera, a partir de la década de 1990, generan una dinámica que se manifiesta en un proceso de crecimiento urbano y demográfico vinculados a movimientos migratorios. En este trabajo, a partir de las transformaciones de las estructuras socioeconómicas, se propone analizar la posición geográfica y el crecimiento urbano de Puerto San Julián, mediante una aproximación comparativa de los registros históricos y actuales se procura determinar cuáles fueron, y en qué medida incidieron, las estructuras socioeconómicas en la situación geográfica y en el crecimiento urbano. Desde lo metodológico, se realizó una recopilación y análisis bibliográfico de documentos científicos, técnicos, históricos y geográficos, también información estadística provenientes de los Censos Nacionales de Población. Asimismo, se analizaron planos y fotografías aéreas históricas e imágenes satelitales de diferentes fechas, con el fin de generar cartografía temática en un Sistema de Información Geográfica. Como resultado, se identificaron tres etapas de crecimiento, vinculadas a la dinámica económica y demográfica. A modo de conclusión, la dinámica socioeconómica de Puerto San Julián influyó en el desarrollo de la ciudad en las distintas etapas.

Palabras clave: Localización geográfica, Crecimiento demográfico, Expansión urbana, Patagonia Austral.

Abstract: Puerto San Julián is a small city with a relevant history for Patagonia, which emerged in the early twentieth century as a settlement related to the cattle exploitation of the region and for several decades its urban population was scarce. Towards the end of the 20th century, the crisis in livestock farming and the rise of the mining activity, since the 1990s, have generated a dynamic that is manifested in a process of urban and demographic growth linked to migratory movements. In this paper, based on the transformations of socioeconomic structures, we propose to analyze the geographic position and urban growth of Puerto San Julián, by means of a comparative approach of historical and current records, the aim is to determine what the socioeconomic structures were and to what extent they influenced the geographic situation and urban growth. Methodologically, it carried out

a compilation and bibliography analysis of scientific, technical, historical and geographical documents, also analysis of statistical information from the National Population Census. Likewise, plans and historical aerial photographs and satellite images from different dates were interpreted and analyzed in order to generate thematic cartography, by means of a Geographic Information System. As a result, three stages of growth were identified, linked to economic and demographic dynamics. In conclusion, the socioeconomic dynamics of Puerto San Julián influenced the development of the city in the different stages.

Keywords: Geographical location, population growth, Urban expansion, southern patagonia.

1. Introducción

Desde un punto de vista histórico, en el origen de los primeros asentamientos, a partir de los cuales la ciudad ha crecido hasta nuestros días, existen lógicas y razones relacionadas con la posición geográfica de los mismos, de trascendencia histórica y fundamentadas en diversos factores, que en muchas ocasiones, se presentan de manera entrelazada: el control de pasos estratégicos o rutas comerciales, el dominio visual del territorio, sus estrategias defensivas, la protección frente a los riesgos naturales –inundaciones, desbordes de ríos–, la salida al mar, la disponibilidad y acceso a recursos, o la confluencia de caminos importantes, entre otras.

En este marco, la localización geográfica, en palabras de Dollfus (1976), se define por “...sus coordenadas y por su altitud, pero también por su emplazamiento (que es su asiento), así como por su posición, que evoluciona en función de un conjunto de relaciones que se establecen respecto a otros puntos y a otros espacios” (p.6). Es decir, seleccionar un lugar apto para satisfacer los objetivos que se propone la sociedad, que lo elige en ciertas circunstancias históricas.

La situación estudia las transformaciones de las estructuras socioeconómicas y políticas a lo largo del tiempo histórico. Al producirse los cambios en estas estructuras que impactan en la situación geográfica de la ciudad, se determinan los cortes temporales, tipo de situación y área de influencia de la localidad.

Originariamente, Puerto San Julián surge a principios del siglo XX como un asentamiento relacionado con la explotación ganadera de la región y por varias décadas su población urbana fue escasa. Hacia fines del siglo XX, la crisis de la ganadería y el auge de la actividad minera, a partir de la década de 1990, generan una dinámica que se manifiesta en un marcado proceso de crecimiento urbano y demográfico vinculados a movimientos migratorios atraídos por las posibilidades laborales generadas por esta actividad, con cambios asociados a su posición geográfica.

A partir de las transformaciones de las estructuras socioeconómicas, se propone analizar la posición geográfica y el crecimiento urbano de Puerto San Julián, mediante una aproximación comparativa de los registros históricos y actuales se procura determinar cuáles fueron, y en qué medida incidieron,

las estructuras socioeconómicas en la situación geográfica y en el crecimiento urbano.

En función de ello, se identifican etapas de crecimiento urbano, cuyos cortes temporales responden a la interrelación de la dinámica económica y demográfica, que provocaron la expansión urbana, a través de distintos elementos de fijación naturales y/o antrópicos.

Establecer las etapas de crecimiento de una ciudad permite poner atención al análisis de la continua variación y evolución de la forma urbana a lo largo del tiempo histórico, con el fin de obtener la temporalidad de la ciudad.

Metodológicamente, se realizó una recopilación y análisis bibliográfico de documentos científicos y técnicos históricos y geográficos y análisis de información estadística provenientes de los Censos Nacionales de Población. Asimismo, se interpretaron y analizaron planos y fotografías aéreas históricas e imágenes satelitales de diferentes fechas, con el fin de generar cartografía temática, por medio de un Sistema de Información Geográfica.

El trabajo se estructura de la siguiente manera: en primer lugar, se presenta una breve introducción al tema desarrollado donde se expone el tema de investigación y su justificación; en segundo lugar, el desarrollo del marco teórico; en un tercer apartado la explicación de los materiales y métodos utilizados para su abordaje; seguido a ello, el desarrollo y análisis de la posición geográfica de Puerto San Julián, sus actividades económicas y la presentación de las etapas de crecimiento urbano identificadas. Finalmente se exponen las conclusiones a las cuales se arribaron.

2. El estudio de la posición geográfica y del crecimiento urbano

A través de la geografía urbana, las comunidades urbanas son comprendidas desde un enfoque geográfico, con el fin de ubicar y definir elementos que las componen, dándole sentido a la estructura urbana en cuanto a lo físico y lo humano y, a través del análisis multifacético de las ciudades, teniendo en cuenta su localización, características, crecimiento, relaciones con otras ciudades y con el entorno rural, entre otras (Beaujeu-Garnier y Chabot, 1971).

La descripción y análisis de la posición geográfica ocupa un lugar de relevancia al momento de abordar el estudio de las ciudades, ya que se lo relaciona a la búsqueda de explicaciones sobre el crecimiento urbano y el desarrollo de actividades específicas.

En relación a ello, es de relevancia aclarar que todo espacio puede ser definido por su localización absoluta o Sitio -dadas sus coordenadas geográficas-, o relativa -definida por la posición que ocupa en relación al entorno-. Respecto a esto, Buzai et al. (2012) comentan que:

Si se apela al denominado espacio absoluto corresponde a un sitio específico y fijo de emplazamiento sustentado por la topografía local y si se apela al denominado espacio relativo corresponde a una posición específica y cambiante respecto de otros sitios con los cuales se pueden establecer vínculos funcionales. (p. 75)

El sitio o emplazamiento es el lugar donde está edificada físicamente la ciudad, es el terreno donde se apoya la misma, “espacio concreto y material sobre el que

la ciudad se asienta; es la topografía, el soporte físico”, que va a condicionar “su paisaje urbano y su desarrollo espacial” (Zárate, 1992, p. 11).

Referido a la posición, Chiozza y Carballo (2006) sostienen que:

influye directamente en la selección del sitio. [...] no se vincula con el lugar concreto del asentamiento, sino con la relación que este lugar mantiene con otros. Es el juego de esas relaciones lo que determina la relevancia de la posición, y éste es un dato variable a lo largo del tiempo: solo aquellos lugares que ante las contingencias cambiantes del devenir histórico han reafirmado las condiciones favorables de su posición, mantienen su vigencia y acrecientan su significación en el contexto relacional. (p. 65)

Teniendo en cuenta los aportes de Ampuero et al. (2014), el concepto Posición Geográfica refiere a factores geográficos de un espacio concreto, geométrico, físico, natural, social, económico, vivencial de la superficie terrestre y que se construye y organiza con relación a un entorno cercano e inmediato y a otro más distante, como concepto más abarcativo que incluye a Sitio, Emplazamiento y Situación.

Por otro lado, el análisis de crecimiento urbano, ligado a la evolución histórica, dinámica de las estructuras económicas y el desarrollo demográfico, permite establecer la génesis de la ciudad, la contextualiza históricamente y permite el conocimiento, explicación y comprensión del fenómeno urbano.

Al respecto, Capel propone que “...el estudio del crecimiento histórico de la ciudad puede reconstruir los procesos de expansión urbana desde los núcleos iniciales hasta la extensión actual. Y al mismo tiempo permite comprobar el papel de las barreras y límites” (Capel, 2013, p. 81).

El tiempo histórico, en torno al análisis del espacio construido y del crecimiento de la ciudad es fundamental, ya que en función de este se establecen y diferencian características principales -físicas y sociales- de un determinado espacio urbano. En ese marco, Santos (2000) sostiene que el tiempo y el espacio son fundamentales para comprender los patrones espaciales del crecimiento urbano, ya que cada período histórico genera estructuras espaciales representadas por técnicas y objetos característicos de ese tiempo y formas de acción.

Según Barenboim (2010):

los procesos de crecimiento y transformación modifican la forma de la ciudad diferencialmente. Los primeros, cuantitativamente, mediante el aumento de la masa edificada o urbanizada (densificación, extensión de la planta urbana por relleno intersticial, por sustitución de edificación o por completamiento). Los segundos implican cambios cualitativos, como la rehabilitación de áreas o edificios, la descentralización, la reestructuración, etc. Estos dos procesos, cuantitativos y cualitativos interactúan, con frecuencia, dialécticamente en sus efectos sobre la forma urbana. (p.7)

3. Materiales y métodos

Se inició con la búsqueda, lectura y revisión de bibliografía para profundizar sobre el concepto de posición geográfica y crecimiento urbano e información sobre la ciudad de Puerto San Julián: fuentes históricas e instrumentos legales municipales. La información analizada corresponde a bibliografía de carácter científica y a informes técnicos, relacionada con información de carácter

histórica, económica, entre otras. Asimismo, se recurrió al análisis de datos estadísticos poblacionales, relevados en los Censos Nacionales de Población por el Instituto Nacional de Estadística y Censos [INDEC].

Posteriormente, a partir del análisis de la dinámica y las transformaciones de las estructuras socioeconómicas que experimentó la ciudad, se establecieron etapas de crecimiento urbano, cuyos cortes temporales responden a la interrelación de la dinámica económica y demográfica, que provocaron la expansión urbana, a través de distintos elementos de fijación naturales y antrópicos. Como complemento a esta tarea, se interpretaron y analizaron planos y fotografías aéreas históricas e imágenes satelitales de diferentes fechas.

Por último, se generó cartografía base y de síntesis con el fin de espacializar las etapas de crecimiento de la ciudad, por medio de un Sistema de Información Geográfica [SIG].

Para digitalizar la etapa 1, correspondiente al casco histórico de Puerto San Julián y área urbanizada en el período, se recurrió a información cartográfica publicada por la (Fundación Agencia de Desarrollo Puerto San Julián, 2022). En el software libre QGIS, en su versión 3.16 'Hannover', se desplegó una imagen satelital del complemento 'QuickMapService', desde el servicio 'OSM Standard'. Luego, se generó un archivo vectorial de tipo polígono para definir el área correspondiente.

Para las etapas 2 y 3, se utilizaron imágenes satelitales históricas desde el software Google Earth Pro. Las imágenes utilizadas corresponden a los años 1985 para la etapa 2 (imagen Landsat/Copernicus - diciembre, 1985) y 2020 para la etapa 3 (imagen CNES/Airbus - septiembre, 2020). En ambos casos, por medio de la interpretación visual en conjunto a la previa lectura de bibliografía, se digitalizaron las áreas correspondientes a las etapas de crecimiento de la localidad. Los polígonos se exportaron como archivo de extensión .kml y luego, en el programa QGIS se desplegó el archivo junto a una imagen satelital desde el complemento 'QuickMapService'. Para ello, se utilizaron las imágenes satelitales de 'Google Satellite'.

También se utilizaron para la cartografía síntesis, archivos vectoriales (rutas, departamentos y provincias) del Instituto Geográfico Nacional [IGN] e información histórica y cartográfica publicada por la Municipalidad de Puerto San Julián.

4. Caracterización de Puerto San Julián

4.1. Localización geográfica

Puerto San Julián es la ciudad cabecera del departamento de Magallanes, Provincia de Santa Cruz, situada en el margen de la bahía San Julián. El sitio de Puerto San Julián es de 49°18'25" Latitud Sur y 67°43'47" Longitud Oeste. (Figura 1)

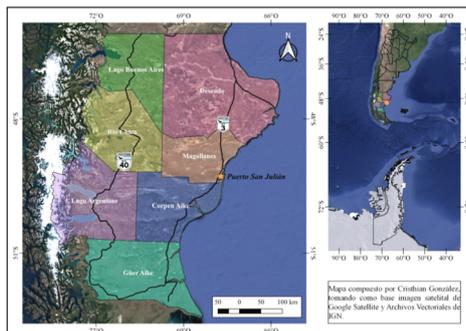


Figura 1

Localización de Puerto San Julián

Fuente: Elaborado por Cristhian González, tomando como base imagen satelital de Google Satellite

Se encuentra emplazada en la provincia geológica "Meseta Patagónica Sur" en Ramos, citado por Coronato et al. (2017), la cual "se desarrolla al sur del Macizo del Deseado y al este de la Cordillera Patagónica Austral". En cuanto al sustrato, Ramos menciona que "corresponde a rocas sedimentarias mesozoicas y terciarias que forman la denominada Cuenca Austral, pero en la región sólo afloran rocas continentales y marinas del Cretácico superior-Terciario" (Coronato et al., 2017, p.49).

En cuanto al clima, según Coronato et al. (2017), corresponde al Frío semi-árido de Transición [F sA T]. "Debido a la influencia marítima, prevalecen las condiciones semi-áridas a lo largo de esta costa hasta los 47°S" (p. 66). Los autores comentan que, debido a la variación de latitud, la sección norte es más cálida que la del sur.

Según el (Servicio Meteorológico Nacional [SMN], 2022), los valores extremos de temperatura son: -12,3°C en el mes de julio y 37,5°C para el mes de enero, mientras que los valores de extremos máximos de precipitación son: 181,9 mm mensuales para el mes de junio y 92,1 mm diario para el mes de septiembre. (SMN, 2020)

Los suelos son principalmente Solonetz, "con un horizonte subsuperficial de acumulación de arcilla y una alta proporción de sodio y/o magnesio" (Coronato et al., 2017, p. 136). Dan suelos muy alcalinos y suelen asociarse a materiales no consolidados, mayormente sedimentos de textura fina, terrenos llanos y climas semi-áridos (Coronato et al., 2017).

Respecto a vegetación, se ubica dentro de la provincia fitogeográfica Patagónica, con un predominio de la estepa arbustiva-herbácea de altura mediana (20 a 80 cm) y con una densidad de 1 arbusto cada 6 m². (León et al. en Coronato et al., 2017)

La composición florística de la provincia Patagónica se rige por los índices de precipitación, con una gradación de O a E. A medida que ésta aumenta, los arbustos bajos son suplantados por gramíneas.

Coronato et al. (2017) manifiestan que:

La vegetación arbustiva, en los sectores más secos, presenta diversas adaptaciones al déficit de humedad y los vientos, como espinas, pelos, resinas y ceras protectoras. Las plantas en cojín y los arbustos pigmeos como la *Azorella monanthos* (leña de piedra), el *Mulinum spinosum* (neneo) y el *Nassauvia glomerulosa* (colapiche), son una constante en esta unidad, que presenta, además, una particular abundancia

de géneros endémicos, tales como *Ameghinoa*, *Duseniella*, *Neobaclea Crispifolia*, *Panthacantha* y *Lepidophyllum* (Cabrera, 1947, Soriano, 1956, León et al, 1998). En las regiones más húmedas, dominan las gramíneas en mata (“coirones”) tales como *Festuca* sp. y *Stipa* sp. (p.147)

La ciudad, hacia el oeste, se conecta con la Ruta Nacional N°3 y la Ruta Provincial N.º 25 a través de la Av. Antonio de Viedma (Figura 2). Dista 360 km de la ciudad capital, Río Gallegos, y 427 km de Comodoro Rivadavia (Provincia de Chubut). Además, cuenta con un puerto y un aeropuerto.



Figura 2

Conexión a rutas y ejido municipal.

Fuente: Elaborado por González, C. y Ampuero, C., tomando como base imagen satelital de Google Satellite, archivo vectorial de IGN e información de la Fundación Agencia de Desarrollo de Puerto San Julián

4.2. Surgimiento de la ciudad

La bahía de Puerto San Julián fue avistada, según Molina et al. (2017), por Hernando de Magallanes el 31 de marzo de 1520, con la finalidad de encontrar un paso austral interoceánico para llegar a las islas de las Especierías. En vista de la llegada inminente del invierno, Magallanes toma la decisión de recalar en este lugar, hasta la primavera.

El día 1° de abril (domingo de ramos), Hernando de Magallanes ordena realizar una misa en tierra firme. “Invitó a capitales, oficiales y pilotos a una misa [...] la primera rezada en territorio actualmente argentino”. (Molina et al., 2017, p. 11)

Los mismos autores afirman que “Magallanes bautiza el lugar con el nombre de Puerto San Julián, que es registrado originalmente en italiano, en el primitivo mapa de Pigafetta, como Porto di Santo Juliano” (Molina et al., 2017, p. 12) impuesto por ser descubierto el día que se conmemora al santoral católico ‘San Julián de Cesarea’ (San Giuliano di Cesarea en italiano).

En 1780 hubo un primer intento de asentamiento español, conocido como ‘Colonia de Floridablanca’. Según Bianchi Villelli y Senatore (2015):

la Nueva Colonia y Fuerte de Floridablanca fue fundada en la bahía de San Julián como parte del plan de poblamiento patagónico de la Corona española a finales del siglo XVIII. Las autoras, comentan que a este destino se trasladaron más de 150 personas entre ellas: familias de labradores, artesanos, hombres de tropa y presidiarios. Aunque tenían un carácter defensivo, los establecimientos de la costa patagónica pueden definirse a partir de un diseño específico de poblaciones estables y se distinguen por el traslado de familias de colonos desde España. En 1784, luego de cuatro años, debió ser abandonado por Orden Real, debido a que no podían subsistir por sus propios medios. (p.149)

Los inicios de lo que después será el centro poblado lo constituyen los galpones que los pobladores instalan en las inmediaciones de la playa, para resguardo de sus materiales y el establecimiento de algunos comercios, como los de Reed y Bhem de 1897 y el establecimiento en 1901 de la Casa Muller Hnos. (García, 2000, p. 603)

En el año 1901 el presidente Julio Argentino Roca, mediante un Decreto del Poder Ejecutivo Nacional, se fundó Puerto San Julián el 17 de septiembre, dando aprobación a una primera Traza Urbana de 200 manzanas. En 1918 se crea la Comisión de Fomento y en 1933 la Municipalidad.

El ejido, es el área competente hasta donde el municipio pueda prestar servicios, siendo su base territorial el área cubierta por el mismo. El trazado definitivo del ejido municipal de Puerto San Julián, fue establecido en 1933 por medio del Decreto Nacional N°20.517 (Figura 2). En términos cuantitativos, el ejido municipal es de 8000 ha, las cuales se dividen en base a su titularidad de tierras, ante la situación dominial registrada en la Dirección Provincial de Catastro en agosto de 2006. (Subsecretaría de Planeamiento y de la Función Pública, 2007)

4.3. Dinámica demográfica

De acuerdo con el Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas llevado a cabo en el año 2010 por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos [INDEC], Puerto San Julián registró 7894 habitantes, con una proyección para el año 2014 y 2020 de 8872 y 9839 habitantes, respectivamente. (Figura 3)

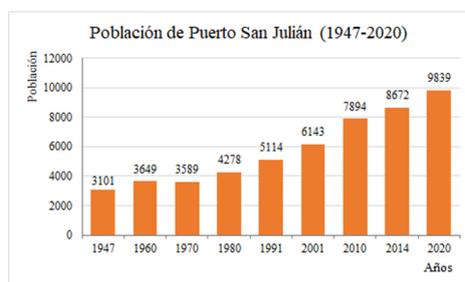


Figura 3

Población de Puerto San Julián. Período 1991-2020.

Fuente: Elaborado por González, C. y Ampuero, C. en base a información obtenida por INDEC a través de Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 1991, 2001 y 2010.

Desde su fundación, fue receptora de corrientes migratorias que se asentaron en la región para dedicarse a la ganadería ovina.

...la Patagonia, para la época de la fundación de Puerto San Julián a comienzos del siglo XX, era un enorme territorio prácticamente desierto de poblaciones descendientes de europeos. El principal centro poblado de la región era Punta Arenas, en Chile. Río Gallegos era un discreto pueblo de unas pocas casas. La mayor parte de los primeros pobladores de San Julián llegó desde Punta Arenas o desde Malvinas, casi todos extranjeros. (Secretaría de Estado de Cultura de la Provincia de Santa Cruz - CFI, 2019, p. 36)

Su dinámica demográfica, en términos de crecimiento poblacional, ha sido constante desde la década de 1940 hasta la actualidad, encontrándose tan solo un ligero descenso de -1,64% en el período intercensal 1960–1970, debido

fundamentalmente al éxodo relacionado con períodos de crisis en la actividad ganadera. (Figura 4)

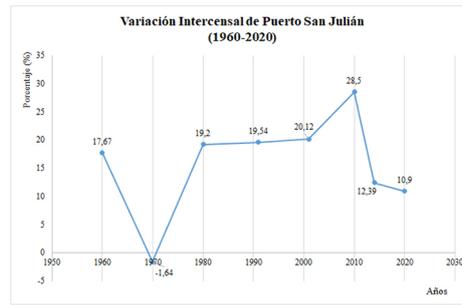


Figura 4

Variación intercensal de Puerto San Julián (1960-2020).

Fuente: Elaborado por González, C. y Ampuero, C. tomando en base a información obtenida por INDEC a través de Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 1991, 2001 y 2010.

Desde el comienzo del desarrollo de la actividad minera en la década de 1990, su población pasó de 5114 habitantes para el año 1991 a 7894 habitantes para el año 2010 con una variación intercensal en el periodo 2000-2010 de 28,5% tal como se observa en la figura 4, mientras que estimaciones de población realizadas por el INDEC muestran que para el año 2020 la población se acerca a los 9839 habitantes. Si bien, el municipio desde su página web oficial y algunos autores afirman que la población de Puerto San Julián rondaría actualmente entre los 13000 y 17000 habitantes^[1], para este trabajo se utilizaron los datos del Censo Nacional de Población del año de 2010 y sus proyecciones para los años 2014 y 2020.

En la actualidad y desde hace algunos años, se destaca la llegada de población migrante proveniente de provincias del norte del país y de países limítrofes, para emplearse en la actividad minera, tendencia que logró revertir el masivo despoblamiento en el centro-este de Santa Cruz, ante la crisis del modelo ganadero. (Bechtum, 2018)

En coincidencia con lo anterior, Andrade y Aguilar, afirman en relación a las empresas dedicadas a la extracción de minerales metálicos:

...radicadas en diferentes ciudades ubicadas en la MCS (Meseta Central Santacruceña) o próximas a ella, han provocado la movilización de contingentes poblacionales en busca de nuevas, más y mejores oportunidades laborales, cuya magnitud es apreciable en la comparación de CNP (Censos Nacional de Población) como así también en diversos relevamientos que por su propia cuenta han asumido diversos municipios de la región. (Andrade y Aguilar, 2021, p. 290)

Respecto a la composición demográfica, Cuadra plantea que "...ha estado condicionada por la ganadería del entorno, especialmente hasta mediados del siglo XX (masculinidad elevada, envejecimiento, ocupaciones selectivas), pero sus caracteres urbanos han ido reduciendo esas asimetrías" (Cuadra, 2013, p. 362).

4.4. Dinámica económica en Puerto San Julián

La actividad ganadera, asociada a la cría extensiva de ovinos, lleva más de 100 años en el área circundante de Puerto San Julián. En una caracterización general, Barbería (1995) refiere a que esta actividad en Santa Cruz fue motor para el poblamiento inicial en el territorio. A su vez, comenta que la ocupación se dió por etapas:

La primera, fue anterior a 1890, correspondiendo la segunda al período entre 1890 y 1914, favorecida por una coyuntura favorable a la producción lanera. Las áreas que se incorporan a la actividad, desde el sur hacia el norte, luego de la consolidación de las explotaciones en la zona magallánica, con animales provenientes de las Islas Malvinas y de Chile, son la Meseta Central y norte de la Provincia (...) estas tierras presentaban menor receptividad y calidad que las anteriores. Las primeras tierras ocupadas en esta etapa son las cercanas a la costa y con mejores pastizales, en los alrededores de San Julián. La 3ª etapa transcurre entre 1914 y 1920. En la misma (...) se ocupan tierras en la zona centro, cerca de San Julián, avanzando hacia el norte. Son tierras aún más pobres que las anteriores y los pobladores no tienen o tienen muy poco capital y en general carecen de experiencia en la actividad ganadera. (pp.144-145)

Según Lenzi, citado en Álvarez (2009), cuando se refiere al Proceso Poblacional de la provincia de Santa Cruz, comenta que "...la población rural influyó decididamente en la formación del centro demográfico. Los ganaderos de la zona inmediata provocan en razón de sus necesidades, la formación del pueblo..." (p. 11). El autor sostiene que a partir de ese período, y con aquellos pioneros, comienza a gestarse una fuerte cultura ovina que perdura en la actualidad.

En 1912, a causa de la actividad ganadera, comienza la primera actividad de tipo industrial y única fuente de ingreso en la localidad de Puerto San Julián para ese momento: se crea el frigorífico Swift. Reconocido por ser uno de los establecimientos patagónicos con mayor cantidad de carneos de lanares, realizaban sus trabajos de febrero a mayo, requiriendo una gran cantidad de mano de obra.

Al respecto, García sostiene que:

...en 1909 la Sociedad Anónima Compañía de La Plata Storage inició la construcción de un frigorífico que, como en el caso de Río Gallegos, fue adquirido con posterioridad por la Cía Swift de La Plata, en 1912. Este establecimiento industrial será por varias décadas una importante fuente de trabajo, ocupando durante la faena hasta 150 operarios. (García, 2000, p. 604)

Asimismo, la autora plantea que "...la importancia de la explotación ganadera de la zona y su ubicación sobre la costa, favorecieron la instalación, a inicios de siglo, de una grasería en Punta Caldera, la que fue desmontada a los pocos años" (García, 2000, p. 604).

En torno al frigorífico Swift, se encuentran historias de vida sobre las condiciones laborales que las describen como precarias. En coincidencia con ello, Luque y Martínez (2005) comentan sobre las huelgas y reclamos por parte de los trabajadores, como por ejemplo, la realizada en diciembre de 1914, la cual tuvo como respuesta "...la detención y expulsión de 78 agitadores en quienes se recalca su calidad de extranjeros" (p. 5).

El cierre del frigorífico Swift se produjo en el año 1967. Al respecto, Molina et al. (2017), mencionan que ese año se llevó a cabo la “última faena del Frigorífico de Puerto San Julián. Luego las instalaciones quedaron bajo custodia de empleados de la administración. Nunca más retomó sus actividades” (p. 26).

A inicios de la década de 1990, la actividad ganadera entra en crisis, por varios motivos: caídas de los precios internacionales de la lana, crisis ovina mundial, políticas neoliberales, otros textiles como bienes sustitutos, sequías y nevadas. Pero no fue hasta agosto de 1991 que llegó uno de los grandes golpes que pondría en jaque, no sólo a la actividad ganadera, sino a toda la población: la explosión del Hudson, un volcán activo localizado a 519 km aproximadamente al noroeste, en la región chilena de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo. El territorio santacruceño se vio afectado por la caída de material volcánico, específicamente ceniza. Un manto grisáceo se depositó en el 42% del territorio, afectando el suelo y el ganado, generando pérdidas completas de la producción. En palabras de Álvarez (2009):

Si bien todo el sistema económico de la región, incluyendo la incipiente industria, el comercio, las comunicaciones, el transporte, los servicios, las actividades extractivas, así como la calidad de vida de las poblaciones urbanas, se vieron seriamente afectadas, es en la zona rural donde los efectos se manifestaron con la mayor contundencia y dramaticidad. De esta manera se deterioró gravemente el más tradicional y preponderante sector productivo: La ganadería ovina extensiva. (p. 23)

Durante el auge de la ganadería, la dinámica económica de la región giró en torno a la actividad portuaria del puerto de San Julián, que fue de vital importancia para el desarrollo de la ciudad.

Actualmente el funcionamiento del puerto se basa en la exportación de procesados de conservas y enfriados para su exportación. También es de gran importancia la actividad minera, principalmente arcillas, caolín, cobre, sulfato y cloruro de sodio, entre otros.

En relación al agotamiento de la actividad ganadera y el surgimiento de la actividad minera en la región, Andrade y Aguilar (2021) plantean que:

...si bien la provincia de Santa Cruz, durante el siglo XX se ha caracterizado por ser un área con economías ligadas a la explotación de gas y petróleo, la zona de la MCS (Meseta Central Santacruceña) se especializó en la producción ganadera extensiva; que a finales de 1980 se vio mermada, por diversos motivos; cobrando protagonismo la minería metalífera. Con la explotación del Yacimiento Cerro Vanguardia se refuerza la estructura productiva tradicional basada en la explotación de los recursos naturales, sumando así nuevas fuentes de regalías para el gobierno provincial y nacional procedentes del extractivismo. (p. 282)

Por este motivo, en las últimas décadas, surge una nueva función para Puerto San Julián, la minera. Según Bechtum (2018) la ciudad se constituyó como la capital minera de la provincia, que se transformó de un pueblo ganadero a un pueblo minero. En relación a este hecho que transformó a la ciudad, Salinas et al. (2008) manifiestan que:

...a finales de los noventa en un paraje llamado Cerro Vanguardia a 150 km de San Julián, se decide realizar la explotación de oro que existe en ese yacimiento. La cabecera social y administrativa de este emprendimiento será la otrora localidad portuaria, con lo que algunos la llaman la refundación de la misma. (p. 256)

La instalación de (Fomicruz, 2022) en el año 1990 por medio de la Ley Provincial N° 2057/88, tuvo como objetivo llevar adelante investigaciones, exploración, explotación e industrialización de minerales e hidrocarburos. A su vez se asocian con capital privado para avanzar en el desarrollo y explotación de los mismos.

Por medio de un Concurso Público por el área norte y este de Cerro Vanguardia, Fomicruz inicia la convocatoria, dando la mejor oferta Minera Mincorp S. A. por el área norte, en una primera instancia y finalizando el año 1993, el área remanente.

En el yacimiento se comenzó la exploración inicial entre 1992 y 1996, culminando con el Estudio de Factibilidad completo logrando la estabilidad fiscal por treinta años otorgada por la Ley de Inversiones Mineras. En paralelo, obtuvo la Declaración de Impacto Ambiental para la etapa de explotación, siendo el primer Informe de Impacto Ambiental aprobado en el país bajo el régimen de la Ley de Impacto Ambiental para la Actividad Minera, sancionada ese año.

En la etapa de producción, para finales de 1996, Minera Mincorp S. A se convierte en Cerro Vanguardia S. A. incorporando a Fomicruz S. E.

En 1997, comienza la construcción de la planta, en plena meseta patagónica, a 150 km de la localidad de Puerto San Julián. En 1998, (Cerro Vanguardia, 2022) se posicionó como la principal mina de metales preciosos y con mayor vida útil en Argentina.

Las transformaciones sociales y productivas que se han manifestado en Puerto San Julián son paradigmáticas para localidades que se encuentran en la cercanía de emprendimientos mineros. Esto incluye una expansión poblacional y un crecimiento económico, manifestándose, por ejemplo, en una mayor disponibilidad de bienes de consumo, en un aumento de precios, en la construcción de viviendas y de infraestructura Sariego (citado en Bechtum, 2018)

Es importante destacar que otra de las actividades económicas de Puerto San Julián es la pesca. Junto a Puerto Deseado, se posicionan como sedes pesqueras de gran importancia para la provincia, con el langostino y el calamar (transformados y sin transformar) como las especialidades más exportadas.

Según la Dirección Nacional de Asuntos Provinciales de la Secretaría de Hacienda, las exportaciones de pescados y mariscos de los puertos de la provincia representan aproximadamente el 17% de las ventas externas totales de la provincia, generando ventas por 420,4 millones de dólares en 2018.

En 2019, la Dirección de Registro y Fiscalización de la Pesca de la provincia, informó que se descargaron un total de 96481 toneladas, de las cuales 69222 corresponden a Puerto Deseado, 27127 a Caleta Olivia y 132 toneladas a Puerto San Julián.

En cuanto al procesamiento pesquero, en 2016 se firmó un comodato de explotación para la Planta terminal Pesquera Artesanal “Bahía de San Julián”, con la empresa Food Partner Patagonia y la empresa municipal Fomento Pesquero de San Julián, con el fin de reactivar la producción con el procesamiento de merluza, centolla y langostino y con la generación de nuevos puestos de trabajo, abarcando la totalidad de la pesca artesanal en el área.

5. Etapas de crecimiento

En función de la dinámica y las transformaciones de las estructuras socioeconómicas que experimentó la ciudad, explicadas anteriormente, es posible establecer tres etapas de crecimiento urbano (Figura 5), cuyos cortes temporales responden a la interrelación de la dinámica económica y demográfica, que provocaron la expansión urbana, a través de distintos elementos de fijación naturales y antrópicos y dieron forma a la ciudad actual (Tabla 1).

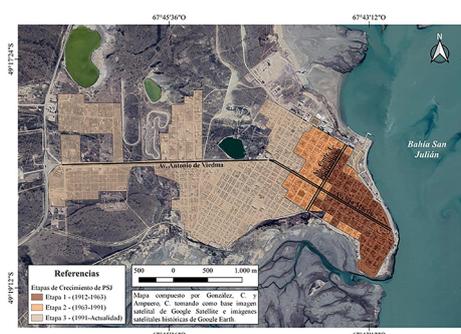


Figura 5

Etapas de crecimiento de Puerto San Julián, provincia de Santa Cruz (1912-2010)

Fuente: Elaborado por González, C. y Ampuero, C. tomando como base imagen satelital de Google Satellite e imágenes satelitales históricas de Google Earth.

Tabla 1

Indicadores de crecimiento urbano en Puerto San Julián, provincia de Santa Cruz.

Etapas	Períodos	Eje de fijación	Superficie urbana	Periodo (años)	Población (total)	Crecimiento porcentual de Población (%)
Etapa 1	1912-1963	bahía de San Julián	0,95 km ²	51	3649	19,61
Etapa 2	1963-1991	Av. Cmte. L. Piedrabuena - Av. San Martín	0,66 km ²	28	5114	27,49
Etapa 3	1991-2021	Av. Antonio de Viedma	4,40 km ²	30	9839	52,89

Fuente: Elaborado por Ampuero, C. y González, C.

A continuación se explican las características de cada una de las etapas identificadas y se desarrollan los indicadores detallados en la (Tabla 1).

1º etapa de crecimiento: Auge y agotamiento de la ganadería ovina (1912 - 1963)

Desde su fundación y hasta la década de 1990, Puerto San Julián recibió corrientes migratorias que se asentaron en la región para dedicarse a la ganadería ovina y a las actividades asociadas a ella, como la actividad frigorífica, graserías

y actividad portuaria, hecho que impulsó su crecimiento demográfico y el de la ciudad.

Su nacimiento como puerto, fue su principal actividad en relación a la producción de la actividad ganadera en el área central de la provincia desde principios del siglo XX, por lo cual su función urbana para este período es la portuaria.

En relación a ello, García sostiene que:

... San Julián crece en función del abastecimiento a la zona rural. La naciente población fue poco a poco dando forma a un centro en el que se satisfacían gran parte de las necesidades de los habitantes, el abastecimiento de mercaderías se hacía por vía marítima, y el puerto mantenía en algunos casos comunicación directa con los mercados europeos. (García, 2000, p. 603)

Para los inicios de esta etapa, la bahía San Julián como elemento de fijación natural, benefició la ubicación del puerto y posterior asentamiento de la población en la ciudad, sobre un emplazamiento característico de la meseta patagónica sur y la implantación de un plano de tipo ortogonal, con un diseño en damero, donde sus calles cortan en forma perpendicular en ángulos rectos.

El primer sector que se configura en torno al puerto de la ciudad es el casco histórico (Figura 6), constituido como la primera etapa de crecimiento, delimitado por una superficie de 0,95 km², compuesta por 62 manzanas y que se apoya en el elemento de fijación natural que es la bahía de San Julián. Actualmente en este sector de la ciudad se conservan algunas de las edificaciones históricas, propias de la fundación del pueblo. En este sector se encuentra arquitectura histórica, la cual “...posee influencias británicas provenientes de las Islas Malvinas, llamada «arquitectura magallánica». Ejemplos de esta arquitectura aparecen en el sudeste del casco histórico de la ciudad” (Secretaría de Estado de Cultura de la Provincia de Santa Cruz - CFI, 2019, p. 34).



Figura 6

Casco histórico de Puerto San Julián, año 1959.

Fuente: Gobierno de Santa Cruz.

Para este período, el crecimiento demográfico es sostenido, el cual pasó de 3101 personas registradas en el Censo de 1947, hasta contabilizar 3649 habitantes para el Censo Nacional de Población del año 1960.

Respecto a los diferentes usos del suelo actuales, para este sector se observa, principalmente, el residencial. Asimismo, se encuentra el uso administrativo (Intendencia, Municipalidad, Juzgado de Paz, Tránsito Municipal, obra social Caja de Servicios Sociales, Registro Civil, Turismo), educativo (Instituto María

Auxiliadora, EPP N°4, Escuela Industrial N°8, EPJA Primaria N°9, EPJA Secundaria N°15), recreativo (Plaza España, Cine Teatro “Talia”, cancha y gimnasio del Club Atlético San Julián, entre otros) y uso del suelo comercial (Correo Argentino, verdulería, heladería, kioscos, restaurante, bares, cervecerías, local bailable, hotelaría, remiserías, concesionaria de autos, sucursal de Banco Nación y sucursal de Banco Santa Cruz con respectivos cajeros automáticos red Link y Banelco, entre otros).

2º etapa de crecimiento: Cierre del frigorífico Swift y crisis de la ganadería ovina (1963-1991)

La segunda etapa de crecimiento tiene lugar entre los años 1963, momento en que deja de funcionar el frigorífico Swift y el año 1991.

El cierre de la actividad industrial en el frigorífico se produjo, en parte, por la competencia de los frigoríficos al norte del país al ser más modernos y más económicos (Vilaboa, 1991). Esto obligó que muchas familias emigraran a otros destinos, ante el cese de las actividades de la principal fuente laboral. “...el desmantelamiento de Swift obligó a muchas familias a radicarse en otro lugar, provocando una oleada migratoria que dejó a San Julián casi postrada” (Secretaría de Estado de Cultura de la Provincia de Santa Cruz - CFI, 2019, p. 36).

Este hecho se observa en el ligero descenso de población (-1,64%) para el período intercensal 1960–1970, el cual se relaciona con el éxodo generado por la crisis que la actividad ganadera enfrenta en estos años.

Pese a este leve descenso demográfico en el momento inicial de esta etapa, la población, en períodos intercensales posteriores siguió aumentando, de manera paulatina pero sostenida, pasando de 3589 habitantes para el censo de población del año 1970, a 4278 habitantes para el censo de 1991.

La expansión de la ciudad para este período, tiene como ejes de fijación a las avenidas San Martín y Comandante Luis Piedrabuena. Es a partir de la estructuración de estas dos calles por las que el damero comienza a extenderse con dirección al oeste de la ciudad.

La superficie del área involucrada en esta etapa es de 0,66 km², compuesta por 45 manzanas, en la que, en la actualidad, se encuentra mayoritariamente representado el uso del suelo residencial, comercial y administrativo.

3º Etapa: Desarrollo de la actividad minera (1991 - Actualidad)

La tercera etapa tiene como inicio el desarrollo de la minería en la década de 1990, la cual propició el crecimiento de la población y del espacio urbano de manera constante hasta el presente, producto del desarrollo económico y los desplazamientos migratorios hacia la ciudad en búsqueda de posibilidades laborales. Por este motivo, esta etapa se caracteriza por la llegada de población migrante proveniente de provincias del norte del país y de países limítrofes, para emplearse en la minería y actividades vinculadas a esta.

En relación a las transformaciones que generó la actividad de Cerro Vanguardia en Puerto San Julián, Salinas y Márquez (2008) mencionan que:

...se establecen nuevos barrios, se construyen hoteles, se amplían los servicios hospitalarios, educacionales, comerciales y gastronómicos de la ciudad. La empresa Cerro Vanguardia contrata mano de obra local y regional para su emprendimiento, pero también necesita mano de obra especializada no existente en la localidad por lo que recurre a inmigrantes provenientes básicamente de las provincias del noroeste del país. (p. 256)

Si bien la actividad minera tiene relevancia en la dinámica económica de la ciudad en la actualidad, Puerto San Julián posee una función urbana de tipo político administrativa, debido a que gran parte de su población dependen de la administración pública provincial o municipal.

En relación al crecimiento urbano, se produce una expansión hacia el Oeste, hasta la RN N°3, donde se observan complejos de departamentos y cabañas y también chacras familiares.

En esta etapa, la expansión de la ciudad tiene como eje de fijación a la Avenida Antonio de Viedma.

La superficie del área involucrada en esta etapa es de 4,40 km², compuesta por más de 220 manzanas, en la que actualmente predomina el uso del suelo residencial, con presencia del uso comercial representado por grandes empresas como: La Anónima, Cruz del Sur, Oro Negro, Interfase, entre otras. También se encuentra representado el uso del suelo recreativo, cultural e industrial.

El crecimiento de la ciudad para esta etapa, se evidencia además en el cambio de nombre de la continuidad de la RP N° 25 o comúnmente llamado “el acceso”, que cambia su denominación a Avenida Antonio de Viedma, continuación de la Avenida San Martín.

Por otro lado, también como consecuencia de la actividad minera, se encuentran viviendas y barrios creados por la empresa, con el fin de alojar a sus trabajadores, las que se ubican en cercanías de las oficinas de Cerro Vanguardia AngloGold Ashanti, en la avenida San Martín y en la Avenida Hernando de Magallanes, en cercanías al monumento a la Primera Misa.

6. Conclusión

Puerto San Julián, desde su fundación y hasta la década de 1990 recibió corrientes migratorias de diverso origen que se dedicaron, principalmente, a la ganadería ovina, y que generaron un crecimiento demográfico y de la ciudad de manera paulatina. Posterior a la década de 1990, este crecimiento experimenta un impulso, el cual es generado por la actividad minera, que tiene lugar en la región.

En la etapa 1, la bahía San Julián como elemento de fijación natural, benefició la ubicación del puerto, la cual dio origen a su función portuaria y posterior asentamiento de la población en la ciudad, sobre un emplazamiento característico de la meseta patagónica sur y la implantación de un plano de tipo ortogonal.

Las avenidas San Martín y Cmte. Luis Pidrabuena, elementos de fijación antrópica, orientaron el asentamiento de población al NO y O en la etapa 2. Es relevante aclarar que esta etapa es la que menos crecimiento presenta de las tres.

En la tercera etapa, el elemento de fijación antrópico es la Av. Antonio de Viedma y, de carácter natural, la laguna Seca. Desde el comienzo del desarrollo de la minería en la década de 1990, su población creció de manera constante, como así también lo hizo la ciudad, producto del desarrollo económico que generó esta

actividad, instaurada como función urbana. Se destaca, en la actualidad y desde hace algunos años, la llegada de población migrante proveniente de provincias del norte del país y de países limítrofes, para emplearse en la actividad minera.

Producto del crecimiento urbano, Puerto San Julián se configuró con usos de suelo exclusivos de un área (cajeros automáticos, uso de suelo administrativo y esparcimiento y recreativo: locales nocturnos y cervecerías, en etapa 1) y una combinación de usos de suelo incompatibles (usina y barrios residenciales, en etapa 3). Como parte del ordenamiento de Puerto San Julián, se están realizando acciones para el ordenamiento territorial, como por ejemplo, el traslado de la usina de Servicios Públicos Sociedad del Estado a un predio en el acceso sur y Ruta Nacional N°3, o la creación de un Parque Industrial público de más de 55 ha. en el área Urbana-Suburbana sobre la Av. Antonio de Viedma.

Respecto a la situación geográfica, el puerto fue el nexo de comunicación para el transporte de pasajeros como para la comercialización, tanto para la ganadería, en su momento de auge, como para la minería y la actividad pesquera, en el momento actual. Asimismo, es de gran relevancia e importancia la interconexión que genera la Ruta Nacional N° 3 con la región, tanto hacia el Norte como hacia el Sur, posicionando a la ciudad como un espacio estratégico de “paso” en el recorrido terrestre.

La dinámica socioeconómica de Puerto San Julián, centradas en las actividades ganadera, portuaria, minera y pesquera, fueron y son factores claves para el desarrollo de la ciudad, principalmente atrayendo población en busca de trabajo y que han configurado la expansión de la ciudad, en las distintas etapas que se identificaron en este trabajo.

Referencias bibliográficas

- Álvarez, R. H. (2009). *Situación actual y aportes al desarrollo del sector ganadero ovino-extensivo del Departamento Magallanes – Provincia de Santa Cruz*. [Trabajo integrador para optar al grado de Especialista en Desarrollo Rural, Universidad de Buenos Aires]. <https://repositorio.intra.gob.ar/handle/20.500.12123/6919>
- Ampuero, C., La Valle, M., Norambuena, M. y Cáceres, A. (2014). Posición geográfica de El Calafate en el circuito turístico de la Patagonia Austral. En V. Navarro y S. Ferrari (comp.), *Actas de las V Jornadas de Turismo de la UNPA – UARG, Turismo y recursos naturales: los recursos naturales como base del desarrollo turístico local, importancia de la conservación y la gestión para la sustentabilidad* (pp. 385-407). UNPA.
- Andrade, L. y Aguilar, M. G. (2021). Revalorización de territorios marginales: la gran minería transnacional en Santa Cruz (Patagonia Argentina). *Geomae, Campo Mourão*, 12, 281 - 298.
- Barbería, E. M. (1995). *Los dueños de la tierra en la Patagonia Austral: 1880 – 1920*. UFPA.
- Barenboim, C. (2010). Transformaciones Urbanas en las Ciudades Latinoamericanas Contemporáneas. *VIII Colóquio de Transformações Territoriais*, Buenos Aires, Argentina. <http://www.igc.org.ar/megaciudad/N3/Transformaciones%20Urbanas%20Ciudades%20Latinoamericanas.pdf>
- Beaujeu-Garnier, J. y Chabot, G. (1971). *Geografía Urbana*. Armand Colin.
- Bechtum, A. (2018). La minería a gran escala en la Patagonia Sur: El caso de Cerro Vanguardia y la localidad de Puerto San Julián, Santa Cruz. *Revista Identidades*,

- (14), 154-174. <https://iidentidadess.files.wordpress.com/2018/08/08-identidad-es-14-8-2018.pdf>
- Bianchi Vilelli, M. y Senatore, M. X. (2015). Arqueología colonial como transdisciplina. *Anuario de Arqueología, Rosario*, 7, 147-163. http://rehip.unr.edu.ar/bitstream/handle/2133/5045/Bianchi%20Vilelli_Senatore.pdf?sequence=2
- Buzai, G. D., Baxendale, C. A., Cacace, G., Humacata, L., Caloni, N. y Cruz, M. (2012). Geografía y Sistemas de Información Geográfica (SIG) en la escuela secundaria. Reflexiones y propuestas para el trabajo en las aulas de la República Argentina. *Revista geográfica*, (152), 63-82. <https://revistasipgh.org/index.php/regeo/article/view/509>
- Capel, H. (2013). *La morfología de las ciudades. Sociedad, cultura y paisaje urbano*. Ediciones del Serbal.
- Cerro Vanguardia. (2022, 10 de marzo). *Institucional: Nuestra historia*. <http://www.cerrovanguardia.com.ar/institucional/historia-de-la-empresa/>
- Chiozza, E. y Carballo, C. (2006). *Introducción a la Geografía*. Editorial Universidad Nacional de Quilmes.
- Coronato, A., Mazzoni, E., Vázquez, M. y Coronato, F. (2017). *Patagonia. Una síntesis de su Geografía Física* (1ª ed.). UNPAedita.
- Cuadra, D. (2013). *La dinámica socioambiental en Santa Cruz: extracto de la tesis doctoral*. Moglia ediciones.
- Dollfus, O. (1976). *El Espacio Geográfico*. Oikos-tau.
- Fundación Agencia de Desarrollo Puerto San Julián. (2022, 10 de marzo). *Ordenamiento y Desarrollo Urbano Resumen*. <http://agenciadesarrollosj.gob.ar/ordenamiento-y-desarrollo-urbano-resumen/>
- Fomicruz. (2022, 10 de marzo). *Carta de Presentación*. <https://www.fomicruz.com/>
- García, A. (2000). El origen de las localidades de Santa Cruz y algunos aspectos de su desarrollo. En A. García y E. Mazzoni (Comp.), *El gran libro de la provincia de Santa Cruz* (pp. 575-646). Milenio Ediciones. Alfa Centro Literario.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2022, 10 de marzo). *Censo Nacional de Población, hogares y Viviendas 1991, 2001 y 2010*. <https://www.indec.gov.ar>
- Luque, E. y Martínez, S. (2005). Los conflictos sociales producidos en las primeras décadas del siglo XX en Santa Cruz. La constitución de un territorio social. *X Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*, Rosario, Argentina. <https://www.aacademica.org/000-006/539>
- Molina, M. de los A., Sarasa, A., Collm, N., Walker, P. A. y Gaspari, G. (2017). *Puerto San Julián: información básica para actividades educativas y de capacitación* (1ª ed.). Universidad Nacional de la Patagonia Austral.
- Salinas, J. y Márquez, E. (Comp.). (2008). *El cibereducativo como estrategia para la inclusión social. La red de educación a distancia de la Universidad en la promoción del desarrollo comunitario de la Patagonia austral*. Universidad Nacional de la Patagonia Austral.
- Santos, M. (2000). *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*. Ariel Geografía.
- Secretaría de Estado de Cultura de la Provincia de Santa Cruz - Consejo Federal de Inversiones. (2019). *Fortalecimiento del patrimonio cultural de las ciudades de la provincia de Santa Cruz. Etapa I: Río Turbio y Puerto San Julián. Informe final*. <http://biblioteca.cfi.org.ar/wp-content/uploads/sites/2/2019/10/fortalecimiento-patrimonio-cultural-rt-y-sj-if-exp-17783-02-01.pdf>

Servicio Meteorológico Nacional. (2022, 11 de marzo). *Estadísticas climáticas*. <https://www.smn.gob.ar/estadisticas>

Subsecretaría de Planeamiento y de la Función Pública. (2007). *San Julián piensa San Julián. Ordenamiento del Territorio en Puerto San Julián. Plan Participativo de Desarrollo Sustentable para San Julián y su zona de influencia. 2007-2020. Tomo 1: Modelo Territorial Actual*. Ministerio Secretaría General de la Gobernación Provincia de Santa Cruz

Vilaboa, J. (1991). Los frigoríficos y la historia regional. *Revista Waxen, Año V(4)*.

Zárate, A. (1992). *El mosaico urbano, organización y vida en las ciudades*. Cincel Kapelusz.

Notas

[1] Según Andrade y Aguilar “las estimaciones más recientes ubican la población en alrededor de 17 mil.” (Andrade y Aguilar, 2021:290)