

Viajeros del conurbano bonaerense

Una investigación sobre las experiencias de movilidad en la periferia



Daniela Soldano
(compiladora)

EDICIONES **UNGS**



Universidad
Nacional de
General
Sarmiento

VIAJEROS DEL CONURBANO BONAERENSE
UNA INVESTIGACIÓN SOBRE LAS EXPERIENCIAS
DE MOVILIDAD EN LA PERIFERIA

Daniela Soldano
(compiladora)

Viajeros del conurbano bonaerense

Una investigación sobre las experiencias
de movilidad en la periferia

Andrés Borthagaray, Natalia Da Representação,
Mariela Miño, Daniela Natale, Carolina Palma Arce,
Gimena Perret Marino y Daniela Soldano

EDICIONES **UNGS**



Universidad
Nacional de
General
Sarmiento

Viajeros del conurbano bonaerense : una investigación sobre las experiencias de movilidad en la periferia / Andrés Borthagaray ... [et al.] ; compilado por Daniela Soldano. - 1a ed. - Los Polvorines : Universidad Nacional de General Sarmiento, 2017.

226 p. ; 21 x 15 cm. - (Cuestiones metropolitanas ; 24)

ISBN 978-987-630-269-2

1. Movilidad. 2. Utilización del Espacio. 3. Áreas Suburbanas. I. Borthagaray, Andrés II. Soldano, Daniela, comp.

CDD 301

EDICIONES **UNGS**

© Universidad Nacional de General Sarmiento, 2017

J. M. Gutiérrez 1150, Los Polvorines (B1613GSX)

Prov. de Buenos Aires, Argentina

Tel.: (54 11) 4469-7507

ediciones@ungs.edu.ar

www.ungs.edu.ar/ediciones

Diseño gráfico de colección: Andrés Espinosa

Diagramación: Franco Perticaró

Corrección: Edit Marinozzi

Foto de tapa: Gabriel Antón

Hecho el depósito que marca la Ley 11.723.

Prohibida su reproducción total o parcial.

Derechos reservados.



Libro
Universitario
Argentino

Índice

Agradecimientos.....	9
Introducción. Investigar la movilidad. Condiciones, prácticas e imaginarios <i>Daniela Soldano</i>	11
Capítulo 1. La movilidad en cuestión. Aportes para un diálogo interdisciplinario <i>Gimena Perret Marino y Daniela Soldano</i>	25
Capítulo 2. Estructura urbana, transporte y movilidad en la Región Metropolitana de Buenos Aires <i>Andrés Borthagaray y Daniela Natale</i>	61
Capítulo 3. La movilidad vista desde el territorio. Accesibilidad y activos de movilidad de la Región Metropolitana de Buenos Aires y del partido de José C. Paz <i>Carolina Palma Arce y Mariela Miño</i>	81
Capítulo 4. La movilidad vista desde los hogares. Condiciones de vida y capital espacial en la periferia noroeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires <i>Carolina Palma Arce</i>	119
Capítulo 5. Movilidad y sociabilidad. Los espacios comunes como nodos de interacción y nudos de desplazamiento en el partido de José C. Paz <i>Natalia Da Representação</i>	139
Capítulo 6. Movilidad y subjetividad. Viajes y experiencias del espacio en los bordes de la ciudad <i>Daniela Soldano y Gimena Perret Marino</i>	173
Sobre los autores y colaboradores.....	223

Agradecimientos

Los autores desean manifestar un especial agradecimiento a Hernán Vanoli por su valiosa participación y aportes en el trabajo de campo y a María de los Ángeles Otero, Gabriel Antón, Soledad García Conde, Noelia Villarroel, Gabriel Vazquez y Walter Bustos por las colaboraciones técnicas que realizaron en distintos momentos de la investigación. También desean agradecer la lectura atenta y enriquecedora que los evaluadores realizaron a versiones previas de este trabajo.

Introducción

Investigar la movilidad.

Condiciones, prácticas e imaginarios

Daniela Soldano

Este libro presenta los resultados de una investigación realizada entre 2010 y 2014 destinada a analizar la relación entre los viajes de los residentes de la periferia del conurbano bonaerense y sus condiciones y modos de vida. El proyecto se basó en el supuesto de que las prácticas de movilidad cotidiana constituyen un mirador privilegiado para comprender tanto los procesos complejos de la cuestión social como las dinámicas de constitución de la ciudad metropolitana: su paisaje cultural, subjetividades e imaginarios, en el presente y en perspectiva histórica. De hecho, es en los desplazamientos realizados por los actores sociales –tanto los efectivos como los deseados–, en la eventual riqueza o pobreza de sus metas, en los recursos objetivos disponibles para ello –medios de transporte públicos y privados–, y en su calidad, que toman forma concreta cuestiones que en general reciben un tratamiento muy abstracto en las ciencias sociales. Así, la denominada “cuestión social urbana”, la desigualdad y la ciudadanía adquieren con este tipo de abordajes mayor espesor empírico y analítico.

Explicar los viajes implica reconstruir una parte importante de la vida diaria de los residentes metropolitanos: el acceso al mercado de trabajo y a los servicios sociales, y lo que se constituyó en nuestro *locus* privilegiado, sus modos, las interacciones implicadas y el paisaje que se construye en su despliegue. En otras palabras, la experiencia subjetiva de la metrópoli que se produce cuando los actores sociales se desplazan. Lo social urbano en movimiento. Así, la investigación pretendió dar cuenta tanto de las dimensiones estructurales del transporte –el problema de la oferta– como de los aspectos subjetivos de las prácticas de la movilidad cotidiana, con todo lo que estas connotan sobre la vida en la metrópoli: vivir, surcar, recorrer, gozar y sufrir la ciudad en cada viaje.

En esta búsqueda por aprehender la doble vida de la movilidad, se trató a los viajes metropolitanos en términos de *experiencias* –de las dinámicas de acceso a los mercados y servicios– y del espacio residencial. En efecto, la hipótesis teórica y empírica que subyace al recorrido de este libro sostiene que los viajes metropolitanos son experiencias de la desigualdad social y espacial, y que su análisis permite dar cuenta del tipo de ciudadanía diferenciadas que se han producido en nuestras sociedades y territorios en las últimas décadas.

Un concepto, el de *capital espacial*, fue clave para enhebrar y producir el material empírico que se mostrará en algunos de los capítulos. Siguiendo a autores como Levy (2000) y Prévôt-Schapira (2001), este trabajo sostiene que el espacio ocupado, su ubicación y calidad, así como las expectativas y grados de satisfacción que movilizan y concitan, constituyen un capital. Esto es: un conjunto de recursos externos e interiorizados que, al formar parte de los repertorios ampliados de reproducción de la vida, permiten a los actores sociales desarrollar sus planes cotidianos e impulsar proyectos con grados variables de innovación y creatividad. Así, el análisis de la movilidad trasciende el estudio de las redes objetivamente disponibles y desigualmente accesibles en un territorio (Gutiérrez, 2009; Kralich, 2002, entre otros); incorporando además su registro subjetivo e imaginario.

Para todo esto, el estudio definió lo que Duhau y Giglia (2008) denominan *área testigo*, el de la periferia noroeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), territorio en el que la investigación procuró construir los rasgos empíricos de este objeto. Este libro se referirá entonces centralmente a las experiencias de la movilidad cotidiana de los residentes de esta parte del conurbano bonaerense, es decir, de los que viven y transitan la ciudad metropolitana en y desde sus periferias. En consecuencia, el tren –sus condiciones físicas y su lugar en el imaginario– ocupará un lugar protagónico en toda la reflexión (ver mapas 1 y 2).

El trabajo de campo se concentró en un área del borde del municipio de José C. Paz, que combina el tradicional suburbio con el nuevo periurbano, donde se emplazan una estación ferroviaria inaugurada en 2009, un parador de cartoneros o recuperadores de materiales reciclables y una feria de comercialización de productos derivados de esa actividad. De este modo, la región analizada presenta un conjunto de características que permiten tipificar las condiciones y los modos de vida en franjas metropolitanas periféricas: por los niveles e intensidad de la pobreza, por los tipos de inserción en el mercado de empleo, por la situación de cobertura y calidad de los servicios sociales y urbanos, y por su relación con

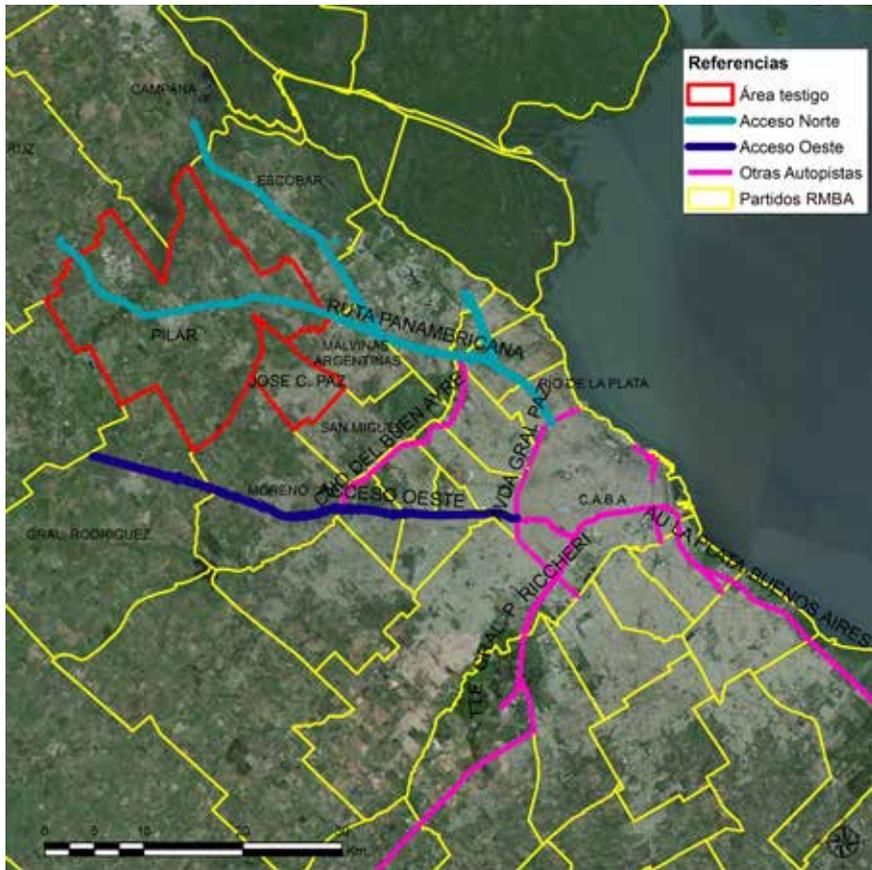
la ciudad central. En estos lugares, la situación de relegación sostenida tendió a consolidar una suerte de regiones socioespaciales con posibilidades inestables y frágiles de integración material y simbólica.

Mapa 1. Ubicación del Partido de José C. Paz en la Región Metropolitana de Buenos Aires



Fuente: elaboración propia sobre la base de datos del Instituto Geográfico Nacional de la República Argentina.

Mapa 2. Área testigo de la investigación y autopistas



Fuente: elaboración propia sobre la base de datos del Instituto Geográfico Nacional de la República Argentina.

El 22 de febrero de 2012, mientras se realizaba el trabajo de campo sucedió la denominada “tragedia de la estación Once”, un accidente ferroviario que produjo la muerte de 51 personas y dejó centenares de heridos y terminó de instalar en la agenda pública la grave crisis del sistema. Si bien ya se tenían síntomas de esta crisis, expresados en las revueltas por el funcionamiento de los trenes y en la quema de la estación de Haedo en 2005, la cuestión de las condiciones de los viajes metropolitanos y el tipo de vivencias de postergación y destitución social asociados a esta, cambió el sentido y la urgencia de algunas de las cuestiones que se plantearán en este libro.

Asimismo, en el momento en el que sale a la luz, se encuentra en marcha el Plan Nacional Ferroviario, de carácter quinquenal, que propone importantes mejoras en el servicio. De este modo, en los años en los que se desarrolló la investigación, la cuestión de la movilidad fue adquiriendo una centralidad inusitada, tanto en el campo académico como en el de las políticas públicas y en el de los medios de comunicación. Congresos específicos, mesas especiales en eventos generales, una red universitaria del transporte y ofertas académicas de grado y posgrado fueron alimentando la discusión. Los resultados de este trabajo procuran aportar a esta construcción.

Dos consideraciones epistemológicas y conceptuales adicionales refuerzan la decisión de tomar a la movilidad cotidiana como objeto de estudio: la relación entre movilidad y segregación por un lado; y la que se da entre movilidad, sociabilidad y subjetividad, por el otro.

Con respecto a la primera, huelga decir que en los últimos años los estudios urbanos y sociales han desarrollado un robusto corpus de conceptos y enfoques tendientes a explicar el impacto de las transformaciones en el régimen de acumulación en la estructura social y en la forma de los territorios. Sea bajo el prisma de la dualización, de la fragmentación, de la segregación, de la relegación o de la insularización, por mencionar solo algunos –esto es, considerando al espacio urbano desde una lógica de polos, de piezas dispuestas en fragmentos o de archipiélagos en tensión– la investigación ha intentado producir categorías que expliquen la profunda metamorfosis social y económica de la que la ciudad ha sido objeto y sujeto (Wacquant, 2001 y 2007; Prévôt-Schapira, 2002; Sabattini, 1999; Rodríguez Vignoli, 2008; Cordera, Ramírez Kuri y Ziccardi, 2008; Cravino *et al.*, 2002, entre otros).

En estas dinámicas macro, la fisonomía y las sociabilidades de centros y periferias han mutado de manera considerable. Mirando en especial la vida en los bordes urbanos, algunas investigaciones ya clásicas mostraron cómo el proceso de *territorialización* de la cuestión social se tradujo en el aislamiento creciente de los pobres urbanos, contribuyó a la erosión del capital social y vació las redes de circulación de recursos y ayudas, cuyo funcionamiento depende de contactos estratégicos con el “afuera” en el que se basó históricamente buena parte de su reproducción. De este modo, en los enclaves de pobreza sometidos a procesos de expoliación y abandono se reproducen “biografías de riesgo”, al perpetuarse los mecanismos que acumulan desventajas y retroalimentan las distancias materiales y simbólicas con el conjunto (González de la Rocha, 2007; Merklen, 2004; Soldano, 2008 y 2013; Suárez, 2004; Kessler, Svampa y González Bombal, 2010, entre otros).

Pero ¿qué más podemos decir sobre estos temas? ¿Qué podemos aportar a la comprensión de la relación entre segregación y periferia? Ya sabemos que la segregación residencial refiere a la distribución de los grupos en el espacio, que alude a la separación o proximidad territorial entre personas o familias pertenecientes a un mismo grupo social. Sabemos, también, que los bienes colectivos están distribuidos espacialmente de modo desigual y que una “geografía de oportunidades” regula y condiciona su aprovechamiento. Y, por lo tanto, cosas como las grandes distancias que hay que recorrer, los altos costos de estos desplazamientos, las menores oportunidades de empleo en los espacios de residencia y las limitaciones a la movilidad de la fuerza de trabajo por la ausencia de instituciones o redes que cuiden a los hijos, constituyen los principales rasgos de la vida cotidiana de las poblaciones relegadas de las grandes áreas urbanas.

Ahora bien, si en el pasado la homogeneidad de los barrios populares y obreros fue productiva para la generación de una identidad social y política, en el presente —y puesta en crisis la capacidad integradora de la sociedad salarial—, los trabajos empíricos de sociólogos y antropólogos están demostrando que la homogeneidad lesiona la cohesión. Así, la segregación reifica modelos de socialización e interacción uniformes que profundiza la naturalización de las diferencias y contribuye a aumentar la vulnerabilidad de los grupos. Y la segregación amenaza la cohesión social, ya que reduce los ámbitos en los que se aprende la convivencia y se ejercitan los razonamientos críticos en torno a la desigualdad. La segregación contribuye a la invisibilización y naturalización de la desigualdad, y a la construcción de estatutos estigmatizantes (Katzman, 2001; Carman, Neiva y Segura, 2013; Grimson, 1997; Di Virgilio y Perelman, 2014; Auyero, 2001; De Queiroz Ribeiro, 2005; Svampa, 2001; Semán, 2007).

Mirando en especial el tema que ha interesado a esta investigación, se advierte que no toda la población distribuida en el territorio tiene la misma posibilidad de acceso a los elementos que permiten la movilidad urbana. Hay desigualdades de acceso a dichos elementos. Los residentes de los municipios periféricos están marcados por esta condición y tendrán que poner en juego otros recursos, dinero y tiempo, para alcanzar sus metas de desplazamiento. Y cuando no cuenten con dichos elementos, pagarán con su aislamiento.

Las mediciones del grado de accesibilidad o proximidad y el análisis de barreras urbanas a las infraestructuras de transporte permiten construir mapas de estas desigualdades, como veremos en los capítulos 3 y 4 de este libro. Pero todo lo que se pone en juego en los viajes (o los proyectos de viajes) se escurre de esas mediciones que solo pueden captar la accesibilidad física. Esto lleva a la segunda consideración conceptual que se anticipó: la relación entre los viajes

y la constitución de una suerte de subjetividad metropolitana, y la vinculación entre los viajes y la sociabilidad.

En un sentido fenomenológico, puede decirse que las experiencias sintetizan tres dimensiones de la vida social: una material, una actitudinal y una imaginaria. Según Schütz y su *Fenomenología del mundo social* (1970) estas tres caras están imbricadas de manera notable en el conocimiento práctico y preteórico del sentido común, un conocimiento basado en las experiencias que nos permite organizar la percepción del mundo que nos rodea (las cosas y las personas), clasificar y procesar los problemas que enfrentamos y tomar las decisiones del caso. Sin meterse especialmente en estos temas, esta investigación ha tratado de desentrañar este registro para el caso de la movilidad.

En efecto, vivir en una ciudad metropolitana pone inexorablemente a las experiencias de los desplazamientos en el centro de la escena cotidiana. Los viajeros de esta investigación deben sortear a diario los procesos que describí en los párrafos previos. Residentes de las periferias, en territorios con grandes carencias y ausencias de servicios, interpelados por un discurso de progreso urbano prometido y postergado, con graves problemas de empleo y de ingreso, receptores sistemáticos de planes sociales, tendrán que resolver *materialmente* sus viajes. Pero además, deberán resolverlos *actitudinal e imaginariamente*. En el desarrollo del trabajo se procuró iluminar lo que los actores sociales perciben, piensan y hacen mientras los viajes se planean o suceden, así como las representaciones sobre sus lugares de residencia y el espacio urbano más amplio.

Refutando la idea de los viajes como tiempos muertos, de tránsito fútil, o de vacío ambulatorio, el trabajo de campo nos ha permitido pensarlos como momentos subjetivamente productivos, de pensamiento, conexión, intercambio, consumo, emoción, sufrimiento, expectativas, planes y conflictos. Finalmente, los viajes no solo construyen y son parte central de las sociabilidades; también son productores, a la vez que un actor central de los paisajes metropolitanos.

Hoja de ruta y principales aportes

En el capítulo 1, “La movilidad en cuestión. Aportes para un diálogo interdisciplinario”, Gimena Perret Marino y Daniela Soldano identifican los distintos abordajes al fenómeno de la movilidad urbana presentes en el ámbito académico argentino y de la región en el momento de redacción del capítulo. Para ello, en primer término reconstruyen a grandes trazos la mirada sobre

el transporte que produce la geografía y el urbanismo, prestando particular atención a la vinculación que dichas investigaciones establecen entre el desarrollo de redes y la estructura espacial de las ciudades. Seguidamente, abordan un conjunto de aportes provenientes de la antropología cultural, la geografía humana y la sociología.

De esa reconstrucción surge que, salvo algunas excepciones, no es fácil encontrar enfoques teórico-metodológicos que permitan organizar investigaciones empíricas cuantitativas y cualitativas, sino más bien miradas que otorgan centralidad a un aspecto en detrimento de otros. Sin ánimo de consumir un estado del arte exhaustivo, la idea ha sido aportar a la construcción de un mapa conceptual que sirva como punto de partida para futuros trabajos e invitar a un diálogo que enriquezca la labor epistemológica y metodológica de los investigadores y de los hacedores de política pública.

En el capítulo 2, “Estructura urbana, transporte y movilidad en la Región Metropolitana de Buenos Aires”, Andrés Borthagaray y Daniela Natale reflexionan en torno al rol de la movilidad en la configuración histórica del espacio metropolitano y proponen un análisis de la estructura del transporte de la RMBA en el presente. Luego, realizan un breve recorrido por una selección de planes y estudios del último medio siglo, a escala regional o macro. Finalmente, destacan la importancia de la escala micro para el caso del municipio bajo estudio.

De este modo, el capítulo procura explicar cómo Buenos Aires y su área metropolitana cuentan con una estructura de transporte que, a pesar de sus dificultades y deficiencias de servicio (en cuanto a calidad, frecuencia, áreas con prestación regular, etcétera), y comparado con el resto de los países de la región, permite articular soluciones relativamente eficientes en términos económicos, ambientales y sociales. Sin embargo, esta estructura, legado de distintas épocas de expansión, se encuentra en un proceso de transformación que afecta la experiencia cotidiana de movilidad con diferencias importantes entre distintos sectores de la población.

Así, el trabajo resulta útil para comprender cómo las condiciones para la movilidad efectiva de los actores de esta investigación son desiguales. En efecto, conviviendo con los vecinos de las urbanizaciones cerradas que acceden a vías rápidas sin dificultad, se hallan las familias que viven en los asentamientos y barrios relegados, sin calles e infraestructuras urbanas adecuadas. La presentación de estos claroscuros de la oferta de movilidad en el territorio periurbano resulta una adecuada introducción para el análisis de los capítulos que siguen, los cuales van afinando el *zoom* progresivamente hacia el municipio, los hogares, los barrios y la escala biográfica de sujetos y familias.

En el capítulo 3, “La movilidad vista desde el territorio. Activos de movilidad de la Región Metropolitana de Buenos Aires y del Partido de José C. Paz”, Carolina Palma Arce y Mariela Miño analizan el fenómeno de la movilidad en función de la accesibilidad que presenta el municipio de José C. Paz en el contexto mayor de la RMBA. Para ello, utilizan el concepto de *capital espacial de posición*, integrando en el análisis desde las condiciones materiales de las calles que soportan los desplazamientos hasta las posibilidades otorgadas por la oferta de transporte público formal e informal. A través de la elaboración de un Índice de Accesibilidad Geográfica (IAG), del análisis de la Oferta de Transporte Integral (TID) según la metodología desarrollada en Kralich (2002) y de sus cortes estadísticos para 1991 y 2001, y de la reconstrucción de las barreras urbanas presentes en el territorio, elaboran un análisis que permite una visión multidimensional del área en estudio.

Del análisis surge que los residentes del partido bajo estudio cuentan con limitados recursos objetivos para la movilidad, cualidad que siendo propia del territorio, impacta directamente en sus residentes, presionándolos a gastar sus propios activos de tiempo y dinero para desplazarse como una forma de compensar el déficit de servicios del lugar donde viven, e inhibiendo sus expectativas e intereses de movilidad. El nivel local permite observar que las deficiencias de servicios se retroalimentan y reproducen el aislamiento de ciertas zonas. Por ejemplo, donde no hay asfaltos, no solo la oferta de transporte público es escasa o inexistente, sino que la movilidad alternativa (remises *truchos*) no se convierte en un activo disponible. Por el contrario, este modo de transporte no oficial refuerza –e incluso compite– con la disponibilidad de oferta de transporte en aquellas zonas más céntricas del partido, donde ya existen otros modos, como tren y colectivos.

A una escala metropolitana, el TID construido en 2010 permite observar que las condiciones de movilidad de la segunda corona de la RMBA no ha experimentado grandes cambios desde lo enunciado por Kralich en el año 2002, lo que dificulta los desplazamientos con destino a otros partidos del conurbano y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), y hace más crítica la situación de movilidad de los residentes de estos partidos.

En el capítulo 4, “La movilidad vista desde los hogares. Condiciones de vida y capital espacial en la periferia noroeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires”, Carolina Palma Arce avanza y profundiza la operacionalización del concepto de *capital espacial*, analizando los activos con los que cuentan los hogares (y sus miembros) para desplazarse en forma cotidiana por el espacio urbano, y que, según sean sus características, facilitan o dificultan los recorridos diarios.

La autora presenta un análisis de la situación demográfica y socioeconómica de los hogares de José C. Paz, y de cómo convierten sus activos en capital espacial en una compleja estrategia que depende en gran medida de los recursos de movilidad con los que cuenta el partido y que son de uso público, revisados en el capítulo anterior. Analiza la situación de movilidad de estos hogares y el uso que hacen sus miembros de los diferentes modos de transporte del territorio (ferroviario, automotor y alternativo) de acuerdo con su disponibilidad de tiempo y dinero. Así, el capítulo procura confirmar cómo el capital de situación de las personas facilita o inhibe ciertas prácticas de movilidad, y cómo las categorías de localización de la vivienda y la de tenencia de modos propios de transporte otorgan a las personas una libertad respecto al espacio, que es diferente de la de quienes no cuentan con recursos de este tipo.

En el capítulo 5, “Movilidad y sociabilidad. Los espacios comunes en la Región Metropolitana de Buenos Aires como nodos de interacción y nudos de desplazamiento”, Natalia da Representação describe un aspecto central que abordó la investigación de la cual este libro se propone dar cuenta: la relación entre la constitución y transformación de espacios comunes en la periferia metropolitana y los procesos de movilidad de los habitantes.

La autora reconstruye los procesos de constitución y transformación de espacios comunes en el municipio del área testigo, procurando marcar contrastes entre las dinámicas de interacción, el paisaje en el que se desarrollan (y contribuyen a producir) y las prácticas de movilidad. A saber: dos nudos de desplazamiento y dos nodos de interacción orientados al consumo. Estaciones ferroviarias y ferias-mercados por las que circulan, interactúan y compran los viajeros de esta investigación. Dichos espacios son pensados como momentos y territorios claves de la experiencia metropolitana. En efecto, el capítulo permite apreciar cómo transcurrir por las estaciones, por el laberinto de sus comercios y ferias, y circular por las calles aledañas en la búsqueda de la conexión con otro tipo de transporte, sintetiza buena parte de la experiencia urbana de los habitantes de José C. Paz, regida por la vivencia de la distancia y la espera.

El capítulo aporta también elementos para analizar cómo en las intervenciones en los espacios comunes no solamente se decide la localización de equipamientos e infraestructuras, sino y sobre todo, se ponen en juego definiciones políticas con capacidad de incidir (reificando o contrarrestando) las dinámicas de centro/periferia que atraviesan a los territorios de borde.

Finalmente, en el capítulo 6, “Movilidad y subjetividad. Viajes y experiencias del espacio en los bordes de la ciudad”, Daniela Soldano y Gimena Perret Marino se detienen en el nivel biográfico, reconstruyendo las experiencias de

los viajeros que residen en el área testigo de la investigación, pero que pueden proponerse como viajeros del conurbano bonaerense en su tipicidad. Y lo hacen a partir del material producido en el trabajo cualitativo, especialmente desde la técnica denominada “Diarios de viaje”, que les permitió trabajar con un corpus de fuentes visuales y discursivas aplicadas al campo de la movilidad.

Las autoras sostienen que vivir en una ciudad metropolitana pone inexorablemente a los desplazamientos en el centro de la escena cotidiana y que explicarlos supone no solo una descripción profunda de sus condiciones y prácticas sino también de las percepciones, valoraciones y expectativas que los actores sociales producen mientras los realizan o los planean. Así, el capítulo reconstruye y analiza las representaciones sobre sus lugares de residencia y el espacio urbano más amplio que los desplazamientos conectan material y simbólicamente.

Pero además, en cuanto reconstruye la movilidad de la vida cotidiana –en los espacios domésticos, en los consumos, en el trabajo, en la atención de la salud, en la concurrencia a la escuela y en la asociada al ocio– el capítulo aporta a la profundización de la investigación clásica sobre los procesos de segregación urbana, que concentrándose en las “inmovilidades” de los sectores populares, desatienden un conjunto amplio y significativo de prácticas y sentidos. El análisis no solo permite apreciar una cantidad significativa de movi­lidades “invisibilizadas”, como el hecho de que el reposo de ciertos grupos sociales (la quietud y el repliegue) no resultan de una elección sino del efecto certero de condicionantes estructurales como la falta de dinero, de tiempo y de proyectos.

Para cerrar, y como suele decirse, el momento final de una investigación no es otra cosa que el resultado incremental de múltiples decisiones que fueron adoptándose en el camino, conforme con las resistencias, dificultades y nuevas preguntas. En ese recorrido, este trabajo pudo iluminar una porción del fenómeno estudiado y advertir la profundidad de debates y preguntas que vienen abriéndose paso en el campo académico y de las cuales un solo libro no podría ocuparse.

Entre los obstáculos que amenazan esta empresa, se destacan sin dudas la ausencia o debilidad de fuentes de información que produzcan datos significativos y coherentes, y la ausencia de teorías de alcance medio. Entre los desafíos, apostar a la construcción de miradas interdisciplinarias que permitan la articulación productiva entre enfoques, el diseño de arquitecturas metodológicas multinivel, y el aporte crítico y socialmente comprometido con las políticas públicas.

Bibliografía

- Auyero, Javier (2001). *La política de los pobres*. Buenos Aires: Manantial.
- Belvedere, Carlos (2011). *Problemas de fenomenología social. A propósito de Alfred Schutz, las ciencias sociales y las cosas mismas*. Buenos Aires: UNGS-Prometeo.
- Carman, María; Vieira da Cunha, Neiva y Segura, Ramiro (coords.) (2013). *Segregación y diferencia en la ciudad*. Quito: FLACSO-Sede Ecuador y CLACSO-Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda.
- Cordera, Rolando; Ramírez Kuri, Patricia y Ziccardi, Alicia (compils) (2008). *Pobreza, desigualdad y exclusión social en la ciudad del siglo XXI*. México: UNAM.
- Cravino, María Cristina; Fournier, Marisa; Neufeld, María Rosa y Soldano, Daniela (2001). “Sociabilidad y micropolítica en un barrio ‘bajo planes’”. En Andrenacci, Luciano. *Cuestión social y política social en el Gran Buenos*. Buenos Aires: UNGS-Al Margen.
- De Queiroz Ribeiro, Luiz Cesar (2005). “Segregación residencial y segmentación social: el ‘efecto vecindario’ en la reproducción de la pobreza en las metrópolis brasileñas”. En Álvarez Leguizamón, Sonia (compil.). *Trabajo y producción de la pobreza en Latinoamérica y el Caribe*. Buenos Aires: CLACSO-CROP.
- Di Virgilio, Mercedes y Perelman, Mariano (2014). *Ciudades latinoamericanas. Desigualdad, segregación y tolerancia*. Buenos Aires: CLACSO.
- Duhau, Emilia y Giglia, Ángela (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. México: Siglo XXI.
- González de la Rocha, Mercedes (2007). “Espirales de desventajas: pobreza, ciclo vital, y aislamiento social”. En Saraví, Gonzalo. *De la pobreza a la exclusión. Continuidades y rupturas de la cuestión social en América Latina*. Buenos Aires: Prometeo-CIESAS.
- Grimson, Alejandro (1997). “Relatos de la diferencia y la igualdad. Los bolivianos en Buenos Aires”. *Nueva Sociedad*, Caracas, n° 147.
- Gutiérrez, Andrea (2009). “De las redes de transporte al problema de la movilidad: límites físicos y analíticos de la expansión urbana”. En Pírez, Pedro (ed.). *Buenos Aires, la formación del presente*. Colección “Ciudades”, n° 2. Quito: OLACCHI.

- Kaztman, Rubén (2001). “Seducidos y abandonados: el asilamiento social de los pobres urbanos”. *Revista de la CEPAL*, n° 75, Santiago de Chile, diciembre.
- Kessler, Gabriel; Svampa, Maristella y González Bombal, Inés (2010). *Reconfiguraciones del mundo popular. El conurbano en la post-convertibilidad*. Buenos Aires: UNGS-Prometeo.
- Kralich, Susana (2002). “La ecuación más privado menos estatal: quiénes ganan y quiénes pierden. El caso de servicio del transporte público en el Gran Buenos Aires”. *EURE*, vol. 28, n° 84.
- Levy, Jacques (2000). “Les nouveaux espaces de la mobilité”. En Bonnet, Michel y Desjeux, Dominique (eds.). *Les territoires de la mobilité*. París: Presses Universitaires de France.
- Merklen, Denis (2004). *Pobres ciudadanos. Las clases populares en la era democrática*, Buenos Aires: Gorla.
- Prévôt-Schapira, Marie France (2001). “Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades”. *Perfiles Latinoamericanos*, FLACSO México, año 10, n° 19.
- Rodríguez Vignoli, Julio (2008). “Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina”. *EURE*, vol. 34, n° 103, pp. 49-71.
- Sabattini, Fernando (1999). “Tendencias de la segregación residencial urbana en Latinoamérica: reflexiones a partir del caso de Santiago de Chile”. Seminario Latin America: Democracy, Markets, and Equito at the Theresfold of new Millenium, Universidad de Upsala, Suecia.
- Schutz, Alfred (1970). *Fenomenología del mundo social. Introducción a la sociología comprensiva*. Buenos Aires: Paidós.
- Semán, Pablo (2007). *Bajo continuo. Exploraciones descentradas sobre cultura popular y masiva*. Buenos Aires: Gorla.
- Soldano, Daniela (2008). “Vivir en territorios desmembrados. Un estudio sobre la fragmentación socio-espacial y las políticas sociales en el Área Metropolitana de Buenos Aires (1990-2005)”. En Ziccardi, Alicia (compil.). *Procesos de urbanización de la pobreza y nuevas formas de exclusión social. Los retos de las políticas sociales de las ciudades latinoamericanas del siglo XXI*. Bogotá: Siglo del Hombre- CLACSO-CROP.

- Suárez, Ana Lourdes (2004). “Impacto del capital social de los hogares del Gran Buenos Aires de la ayuda obtenida a través de los programas de asistencia social”. 3^{er} Congreso Nacional de Políticas Sociales, Buenos Aires, 18 al 20 de octubre.
- Svampa, Maristella (2001). *Los que ganaron: la vida en los countries y barrios cerrados*. Buenos Aires: UNGS-Biblos.
- Wacquant, Loic (2001). *Parias urbanos. Marginalidad en la ciudad a comienzos del milenio*. Buenos Aires: Manantial.
- (2007). *Los condenados de la ciudad. Gueto, periferia y Estado*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Capítulo 1

La movilidad en cuestión

Aportes para un diálogo interdisciplinario

Gimena Perret Marino y Daniela Soldano

La cuestión de la movilidad cotidiana ha despertado un creciente interés en las ciencias sociales en las últimas décadas. En efecto, analizar qué sucede cuando las personas se desplazan por el territorio permite abrir una cantidad de preguntas altamente relevantes para comprender la complejidad de la vida social y sus transformaciones históricas. Las formas y lógicas de dichos desplazamientos trascienden los límites de los abordajes tradicionales en torno a la localización y los movimientos poblacionales propios de la geografía y los estudios urbanos. Así, la movilidad de la vida cotidiana de los distintos sectores sociales –los recursos, motivos y sentidos implicados– no solo viene interesando crecientemente a la mirada socioantropológica, sino que también reclaman para su explicación una estrategia interdisciplinaria que todavía se encuentra en construcción.

El presente capítulo se propone realizar una identificación de algunos de los abordajes al fenómeno de la movilidad urbana presentes en la actualidad en el ámbito académico de la región, que fuimos conociendo a lo largo de la investigación. Como veremos, salvo algunas excepciones, no es fácil encontrar enfoques teórico-metodológicos que permitan organizar investigaciones empíricas cuantitativas y cualitativas, sino más bien miradas que otorgan centralidad a un aspecto en detrimento de otros.

El plan para este capítulo es el siguiente: en primer lugar, reconstruimos a grandes trazos la mirada sobre el transporte que produce la geografía y el urbanismo, prestando particular atención a la vinculación que dichos estudios establecen entre el estudio de sus redes y la estructura espacial de las ciudades. En segundo lugar, recorreremos un conjunto de aportes provenientes de la antropología cultural y la geografía humana. Finalmente, proponemos un alto

en el tratamiento que la sociología ha estado dando al problema en términos de motilidad o capital espacial.

No obstante, nuestro objetivo no consiste en la confección de un estado del arte exhaustivo sobre el tema, sino aportar a la construcción de un mapa conceptual que sirva como punto de partida para futuros trabajos, e invitar a un diálogo que enriquezca la labor epistemológica y metodológica de los investigadores sociales y de los hacedores de política pública.

El urbanismo y la geografía y el problema del transporte

Las redes y recursos para el transporte urbano son la base de funcionamiento de la movilidad de los asentamientos poblacionales, las que, a su vez, dan forma a un determinado tipo de estructura urbana, y por ello constituyen un núcleo de interés central para el urbanismo y la geografía.

En un trabajo de reciente publicación sobre el problema de la movilidad en Bogotá, Dangond-Gibson *et al.* (2013: 29) proponen una delimitación operativa de los términos clave de la discusión que nos interesa retomar aquí por su sencillez y capacidad de síntesis. Los autores definen al “transporte urbano” como el desplazamiento de personas y productos por el espacio de la ciudad que puede adquirir tres formas: privado o individual; público, colectivo o masivo y semipúblico. En cualquiera de sus formas, el transporte incluye vehículos e infraestructura, y por lo tanto, su fuerza no solamente depende de su capacidad para llevar personas, sino también de su vinculación con el ambiente o entorno en el que se emplaza, que puede ser más o menos virtuosa. Mientras que el término “movilidad”, al tiempo que abarca los elementos recién descritos, incorpora el análisis de las condiciones sociales, políticas, económicas y culturales de quienes se movilizan. Se genera así un límite poroso entre los intereses del urbanismo y los de la sociología urbana y su agenda de temas, a la que volveremos en el último apartado (verbigracia, la acción colectiva, los movimientos sociales urbanos y la cuestión social urbana; la pobreza, la desigualdad y los desplazamientos, por nombrar solo algunos).

Desde la disciplina geográfica, el enfoque de Hägerstrand (1974, 1975, 1985) aporta una veta a la discusión en torno a la movilidad, que incorpora el problema de las restricciones temporales a los accesos y desplazamientos. La “geografía del tiempo” propuesta por este autor busca relevar las condiciones exigidas para participar en las distintas actividades de la vida urbana, disponibles solamente en un lapso u horarios determinados, y nos permite advertir

cómo las posibilidades de encuentro, interacción, presencia y contactos están distribuidas de modo desigual entre las distintas clases sociales (Cerdeira Troncoso y Marmolejo Duarte, 2013; Bosque Sendra, Castro Aguirre y Díaz Muñoz, 1992; Díaz, Sanz y Zazo, 2011; Carlstein y Tommy, 1982; Díaz Muñoz, 1991 y, 2003; Corbett, 2001; Garrocho, 1993; Kwan y Ding, 2008; Pred, 2005; Latham, 2003; Lenntorp, 2004).

El estudio del transporte realizado por Graizbord (2008), planta sus afirmaciones en lo que el autor denomina la “geografía del transporte”, subdisciplina que emerge de la geografía económica y su revolución cuantitativa a mediados del siglo xx, y cuyo interés se centró en la localización de las actividades económicas y en el costo monetario de la distancia (Hoover, 1948). A diferencia de la geografía social, atenta a la desigual distribución de los servicios sociales, la del transporte se concentra “en los niveles de acceso de la población o de ciertos grupos a los puntos de oferta de este tipo de servicios; si los geógrafos se han interesado en los problemas de género, el geógrafo del transporte se ha preocupado por la distinta forma de movilidad de los hombres y las mujeres” (Hoover, 1948: 22). De ahí que sea el transporte la medida de relación entre las áreas (Ullman, 1956), el principal factor que afecta la distribución de actividades sociales y económicas (White, 1977) y que condiciona la circulación de los elementos del sistema económico (Hurst, 1974).

La geografía del transporte estudia, entonces, su papel en la conformación del territorio y en la distribución espacial de las actividades humanas (Johnston *et al.*, 2000: 855-856). Esto incluye provisión de infraestructura, equipo e instalaciones, uso y gestión para el movimiento de bienes y personas y su relación con otros eventos geográficos. Desde esta perspectiva, la estructura espacial de la ciudad resulta de las microdecisiones que toman los agentes económicos en los dos mercados fundamentales: la vivienda y el suelo, y el mercado de trabajo. Merece la pena destacar que el desarrollo de este campo específico se vincula con la presencia de una fuente de información poco frecuente en los países de la región, como lo es la “Encuesta de origen-destino de los residentes del área metropolitana de la ciudad de México”, realizada para el conjunto de las 16 delegaciones de Ciudad de México y los 28 municipios del Estado de México.

Como seguramente ya puede advertirse en la descripción somera de los abordajes realizada hasta aquí, en la vasta bibliografía internacional y regional especializada en el tema vamos a encontrar diferentes maneras de decir lo mismo o, caso contrario, las mismas palabras para aludir a dimensiones diversas, dependiendo de la luz disciplinar que se imprima sobre el campo y su capacidad

de desarrollo conceptual. Por ejemplo, más adelante en este mismo capítulo, nos referiremos a un abordaje al tema de movilidad en términos de capital espacial. Sea como fuere, todas ellas están intentando escapar a cierto reduccionismo que atravesó esta discusión en las últimas décadas del siglo xx y que ahora la investigación empírica y teórica está queriendo oxigenar.

Hasta hace poco tiempo el asunto de la movilidad era tema privativo de los ingenieros, quienes desarrollaron modelos matemáticos aplicados a los análisis de la oferta y demanda de transporte. En muchos casos, esa visión fue acompañada por cierto sesgo determinista en la consideración del transporte y su papel en el mercado inmobiliario, visión que a menudo dejaba de lado el rol de otros condicionantes en los fenómenos de movilidad urbana. Sin embargo, esta mirada fue cambiando progresivamente con la incorporación de nuevas dimensiones de análisis, tales como los niveles de ingreso, educativo, sociocultural, el género, edad, ocupación; tópicos que persiguieron explicar la actuación de los problemas de tránsito, seguridad, congestión vial y contaminación, dando forma a la experiencia urbana. Por otra parte, la mirada centrada en los modelos no consideraba la demanda latente (o desplazamientos no realizados), las restricciones que imponen los ingresos de los ciudadanos y los problemas derivados del acceso desigual a los recursos de movilidad que dieron lugar a los estudios sobre la “accesibilidad”, concepto en el que nos detendremos más adelante.

Un autor recurrentemente citado cuando abordamos este tema es Montezuma (2003), para quien a pesar del crecimiento experimentado en las últimas dos décadas por la investigación urbana en general y del transporte en particular, la relación entre estructura urbana, movilidad y cuestión urbana no ha sido suficiente y profundamente abordada. Así, según esta perspectiva experta, todavía prima la mirada sectorial en la investigación e intervención (transporte, vivienda, servicios públicos, medio ambiente), descuidándose las interacciones y las transversalidades entre los aspectos considerados como problemas de la vida en la ciudad. Estas asignaturas pendientes incluyen también una comprensión profunda del papel que desempeñó el patrón de transporte y las estructuras asociadas en el surgimiento y desarrollo de las ciudades en las que vivimos; en otras palabras, su capacidad de modelar las distintas experiencias urbanas. Es que, a diferencia de las ciudades europeas y americanas altamente planificadas en las que ha primado el transporte colectivo, que da como resultado una ciudad más compacta, más densa y más concéntrica, en los países en desarrollo la debilidad o ausencia de las políticas urbanas ha otorgado una mayor centralidad al transporte automotor

individual, generando aglomeraciones difusas conectadas por autopistas y en creciente expansión.¹

Así las cosas, el campo académico observó estos procesos con desiguales capacidades de interlocución. Los trabajos de Pierre Merlin (1984, 1996) y de Godart (1986) para el caso europeo, así como la línea de trabajo del Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) fueron muy importantes en el planteamiento de políticas urbanas de movilidad. En América Latina, como propone Montezuma (2003), los trabajos de Henry (1983) y Figueroa y Henry (1982), constituyen algunos de los estudios clásicos sobre el transporte urbano con una impronta más normativa que explicativa del problema, esto es, de los sistemas de transporte realmente existentes y su papel en la urbanización. En efecto, son muchos los investigadores que estuvieron más interesados en estudiar los “bloques a la movilidad”, las limitantes a los derechos a la movilidad, es decir, las conexiones con la justicia espacial, que a explicar cómo efectivamente suceden dichos desplazamientos, tema que abordaremos más adelante.

La relación entre transporte y configuración urbana reclama, entonces, una comprensión multidimensional. Los conceptos de “movilidad” y “accesibilidad” permiten incorporar los aspectos sociales y económicos que están involucrados, con el objetivo de investigar no solo las condiciones y los modos en los que las personas se mueven, sino también cuáles son las motivaciones y los objetivos que las lleva a hacerlo. Esta línea de trabajo se encuentra en la actualidad muy activa en la región. Autores como Vasconcellos (2010), Blanco (1996, 2006), Blanco, Gutiérrez, Kralich y Yanes (2003), Contreras Mondragón e Hidalgo Páez (2012), Avellaneda (2009), Krüger, (2010), Cardozo (2004), Gutiérrez (2000, 2008, 2009a, 2009b, 2012), Gutiérrez y Rearte (2007), Lizarraga

¹ La idea del transporte colectivo en nuestra región se inicia con la llegada de las compañías extranjeras que permitieron la modernización de las ciudades coloniales a través de los tranvías y hasta la nacionalización o municipalización, construyeron una relativa imagen de progreso. Luego, el crecimiento de la población, las condiciones socioeconómicas y las crisis recurrentes de sus gobiernos, fueron generando el progresivo deterioro y cierre de los ferrocarriles urbanos. Con la desaparición del tranvía, que marca un hito fundamental en la historia de las ciudades latinoamericanas, se inicia la motorización y la gestión privada del transporte colectivo; es decir, se instalan las empresas privadas de autobuses. Conforme a la lógica de este tipo de servicio –en la mayoría de los casos con altos niveles de informalidad– se instala una dinámica de expansión de la ciudad sin planificación, segregación espacial y la “periferización” y desigualdad en el acceso. En algunos casos bajo la figura de cooperativas, sindicatos, comités y compañías –muchas veces “prestadores artesanales”–, o en otros, a partir de una alta concentración de capitales. En ambos casos, lo que se destaca son las dificultades de regulación y control por parte del Estado.

(2012), Hernández (2012), Kralich (2002, 2005, 2009, 2011), Kralich y Blanco (2014), Alves, Franco y Ribeiro (2008), Agosta (2007, 2011), Salerno (2012), entre otros, aportan distintas perspectivas sugerentes para pensar el problema.

En nuestro país se destaca la propuesta teórico-metodológica de Gutiérrez (2008, 2009a, 2009b, 2012), quien propone entender a la movilidad como al conjunto de desplazamientos cotidianos y rutinarios, en los que se conjugan expectativas-deseos, necesidades y recursos-satisfactores. La interacción más o menos virtuosa entre estos elementos permite referirse a las “prácticas de viaje” de los grupos sociales y sus especificidades.

Vasconcellos (2010) considera que el desarrollo urbano mantiene una relación dialéctica con el sistema de transporte, relación que tiene al Estado y al mercado como principales agentes y en cuyo encuadre los actores sociales procuran movilizarse en función de sus necesidades de trabajo, educación y ocio. En este punto, las diferentes condiciones socioeconómicas de vida de la población se vuelven nítidas. En las grandes ciudades latinoamericanas, la población de bajos ingresos se aloja en regiones periféricas en las que no están garantizados los accesos a servicios públicos de salud, educación y servicios básicos, y las posibilidades de empleo en proximidad son escasas y los lugares de trabajo disponibles quedan lejos. A esto se suma una oferta deficitaria del transporte público, así como también la adaptación del ambiente de circulación a las necesidades del automóvil, cuestiones que operan contra las necesidades del transporte público o no motorizado. Esta situación ocasiona problemas de *accesibilidad*, es decir, exhibe en los hechos una disposición de medios y oportunidades notablemente desigual. En la misma línea, Hernández (2012: 118) define a la *accesibilidad* como al grado de ajuste entre las estructuras de oportunidades de movilidad, y los recursos y activos con los que cuentan los hogares para aprovecharlas.

Contreras Mondragón e Hidalgo Páez (2012: 183) desarrollan una perspectiva teórico-metodológica para analizar técnicamente la accesibilidad que tiene en cuenta dos componentes: la posibilidad de acceso y la proximidad espacial a los diferentes elementos físicos de infraestructura y oferta de transporte en la ciudad de México. Dicha metodología permite clasificar a los territorios según su grado de accesibilidad, al tiempo que evaluar los niveles desiguales de justicia espacial que signan la vida en la ciudad. Resulta interesante detenerse un instante en la discusión que se da en este texto sobre el tema de accesibilidad. Un primer concepto general alude a la posibilidad que tiene una persona para llegar a un destino o a un servicio, lo que supone atender a tres factores: las características y recursos de las personas, la proximidad entre los puntos a unir, y las barreras

físicas que pueden estar presentes en ese trayecto. También se puede entender a la accesibilidad como la posibilidad de interacción y contacto entre origen y destino, teniendo en cuenta que la accesibilidad puede ser física o social, siendo esta última la que nos remite a los planes y metas de desplazamiento que claramente inciden en los viajes a emprender. En el capítulo 3 se lleva a cabo un ejercicio de inferencia de accesibilidad similar al propuesto por estos autores, y en el capítulo 6 abordamos el tema de las expectativas, deseos y proyectos sobre la movilidad en la vida cotidiana.

Como ya se dijo en la introducción, existe un acuerdo acerca de que los procesos de fragmentación espacial y segregación residencial socioeconómica reproducen un ciclo de acumulación de desventajas para ciertos territorios de pobreza urbana, fundamentalmente en los bordes de la ciudad. Por lo que los procesos de exclusión cobran renovada nitidez si los miramos desde la movilidad (Soldano, 2008, 2013; Cebollada i Frontera, 2006; Módenes, 2008). Los trabajos también vinculan la cuestión del transporte a la pobreza, al afirmar que suelen ser los sectores de menores ingresos los que están más complicados para pagar los servicios tarifados. Pero además estas propuestas ayudan a visualizar el problema de los desplazamientos postergados, la inmovilidad, etcétera (Saraví, 2008). El trabajo de Avellaneda y Lazo (2011) sobre la movilidad cotidiana en Lima y Santiago de Chile representa un aporte valioso, ya que incorpora las dimensiones de sociabilidad y socialización a los procesos de movilidad.

En una línea similar, y atendiendo al caso venezolano, Lizarraga (2012) plantea que la expansión urbana del área metropolitana de Caracas presenta no solo una fuerte segregación residencial según los ingresos, sino también condiciones inequitativas de movilidad y accesibilidad. Según Lizarraga, es central puntualizar que los problemas de movilidad en América Latina se relacionan con el incremento del uso del transporte privado (sobreutilización del automóvil especialmente) y la correspondiente disminución del uso del transporte público, que se distribuye de forma desigual según características sociales o individuales. La autora sostiene que el espacio público ha sido tomado por los automóviles, “la calle tradicional se convierte en vía de circulación y su uso longitudinal es prioritario respecto del transversal” (Lizarraga, 2012: 100).

Este diagnóstico es ampliamente compartido: el patrón de movilidad en la región se caracteriza por un creciente y constante aumento de las distancias entre los lugares de trabajo y servicios públicos y residencia, y por el incremento del tránsito vehicular que ha crecido cerca de un 40% en la segunda mitad del siglo xx. Dicho patrón estaría generando graves “externalidades negativas”, tales como la contaminación, la congestión vial y la accidenta-

lidad, que asumen proporciones importantes en ciudades como San Pablo, Buenos Aires y México, dado que en todas ellas el enorme crecimiento no se vio acompañado por un desarrollo equiparable en los servicios públicos e infraestructura (CAF, 2011).

El estudio de la relación entre movilidad y trabajo nos deja cerca de una perspectiva disciplinar especial, que se desarrolla en un campo híbrido entre la geografía y la sociología: el *mismatch espacial*, esto es, el análisis de la relación entre el lugar de residencia de los trabajadores y el lugar de localización de los puestos del mercado de trabajo. Numerosos trabajos empíricos y teóricos sobre los viajeros pendulares o *commuters* –Blumenberg, 2004; De Mattos, 2009; Pujadas, 2012; Suárez y Palma, 2010; Palma Arce, 2012; Suárez Lastra y Delgado Campos, 2007; Susino y Martínez Rensendiz, 2010; Kaztman, Kaztman y Retamoso, 2005; Soldano, 2011– permiten conocer los efectos de estos desplazamientos de rutina en la forma de la ciudad, en la sociabilidad y en la identidades personales de los habitantes metropolitanos.

El trabajo de Rodríguez Vignoli (2008) es sumamente interesante. El autor analiza el efecto que la transformación de la estructura productiva –de la industria a los servicios personales– ha ocasionado en los viajes diarios de la mano de obra menos calificada residente en Río de Janeiro, San Pablo, Santiago y Ciudad de México. El estudio muestra cómo en la actualidad –a diferencia del período previo en el que las fábricas se localizaban en sitios de bajo valor de suelo– los trabajadores menos calificados deben desplazarse para cubrir distancias mayores de la periferia al centro, ya que es allí donde vive la clase media que genera las demandas. Este desajuste territorial se ha exacerbado y reproduce a diario una condición de desigualdad a la que están sometidas estas poblaciones con los peores ingresos y las mayores exigencias de desplazamiento. En efecto, mirado desde la perspectiva del *mismatch*, el problema de la movilidad en nuestras ciudades permite extraer algunas valiosas conclusiones. En primer lugar, que son los residentes pobres quienes están obligados a trasladarse para conseguir trabajo, que el espacio de interacción social es el hábitat de los ricos y que estos tienden a estar cada vez más encerrados. De este modo, dos tendencias en contraposición parecen estar modelando las ciudades en la región. Una vinculada con la globalización y los desarrollos tecnológicos y de infraestructura, que apunta al policentrismo y a una forma de funcionamiento y estructura urbana similar a la de las ciudades de Estados Unidos. Y otra más relacionada con las desigualdades socioterritoriales y del mercado de trabajo, que junto con el dinamismo de la economía de servicios, favorece una suerte de “monocen-

trismo extendido”, que presiona una movilidad más intensa de los pobres y favorece el encapsulamiento de los ricos.²

Teniendo en cuenta lo mencionado hasta aquí, a continuación puntualizaremos algunos elementos propios de la producción académica sobre el transporte y la movilidad en la RMBA.

La historiografía de la RMBA otorga un lugar central al desarrollo de las redes de transporte. En trabajos ya clásicos en este campo, Gorelik (1998, 2015) y Novick y Caride (1990), explican que hasta 1940 la ciudad creció siguiendo el proyecto de cuadrícula relativamente contenedora y reguladora de la localización de los distintos sectores sociales en el espacio, y que es en los años populistas cuando ocurre un creciente desbordamiento de la urbe desde la Avenida General Paz hacia “afuera”. Conforme fue pasando el tiempo, ese desbordamiento tendió a consolidar “piezas de ciudad”, “anillos” o “cordones” de calidades diversas, esto es, con condiciones de vida fuertemente contrastantes. Las barriadas populares del Gran Buenos Aires –construidas en el momento de industrialización sustitutiva de importaciones– fueron escenario de los impactos de un conjunto de políticas redistributivas, en particular, las políticas de vivienda y loteos para las clases medias y trabajadoras y las de subsidio al transporte público con una clara dinámica “centrípeta”.

Según Kralich, la historia del transporte público en el período de lo que suele conocerse como “Estado de Bienestar”, implicó el otorgamiento de ciertas “ventajas a la clase trabajadora para la compra de lotes a plazos en los suburbios y movilidad garantizada por una buena cobertura ferroviaria y tarifas bajas respecto de los salarios medios” (Kralich, 2011: 82). En efecto, “la red de transporte guiado (FF.CC., tranvía, subterráneo) antecede y acompaña el crecimiento de la gran ciudad, en continuidad con el tejido por suburbanización configurando la fisonomía tentacular típica que conocemos”.

Sin embargo, este crecimiento fue desparejo. La característica dominante de la expansión de la mancha urbana fue la falta de coordinación y la escasa

² Rodríguez Vignoli (2008) destaca que las teorías hegemónicas sobre la segmentación socioeconómica de la movilidad intrametropolitana provienen de los Estados Unidos, el modelo social y urbano de referencia ha estado marcado por la segregación racial, la localización céntrica de las minorías étnicas pobres (en particular los negros), la suburbanización de los estratos medios altos, la preeminencia del automóvil, el papel sobresaliente de los agentes inmobiliarios, la importancia de las políticas urbanas y de vivienda, y la presencia de ciudades difusas y policéntricas. En América Latina, los patrones de localización de los segmentos económicos son distintos a los de Estados Unidos. En efecto, ha predominado la localización periférica de los pobres, mientras la ubicación de los estratos altos ha sido históricamente cercana o, al menos, bien conectada con el área céntrica.

planificación de ese crecimiento. Conviene destacar que la baja densidad poblacional y el lento desarrollo de la infraestructura de servicios tanto en lo que refiere a las instalaciones como a las redes de agua potable, cloacas, desagües, gas, electricidad y transporte, se volvieron las marcas dominantes de la ciudad “desordenada”. Si la “ciudad compacta” nos permitió apreciar sociabilidades heterogéneas en proximidad, donde distintos sectores socioeconómicos compartieron –relativamente– la ciudad, sus espacios comunes y sus servicios, en las últimas décadas fue consolidándose cierto régimen de territorialidad diferencial, típica de la “ciudad-archipiélago”, que nos permite ver formas de vida en proximidad pero con conexiones complejas, con alta homogeneidad en cada isla y profundas distancias económicas, sociales y culturales entre estas (Prévôt-Schapira, 2001; Pérez, 2004, 2009; Torres, 2001; Clichevsky, 1990).

Como señalábamos en el párrafo precedente, el caso de la movilidad urbana permite apreciar de manera cabal este proceso. La dinámica de la accesibilidad desigual al servicio de transporte modeló un tipo de ciudad metropolitana altamente fragmentado, cuyo presente permite advertir un paisaje en el conviven formas de suburbanización de clases bajas (el tradicional suburbio del Gran Buenos Aires, ahora degradado) con suburbanización de élites o clases medias y altas. Hay que hacer notar que la construcción del denominado “periurbano” implica la coexistencia de espacios de alto consumo y estéticas de la modernidad e innovación (alentada por la inversión extranjera en la creación de autopistas, de hotelería internacional, los edificios inteligentes y *shopping centers*, y todos los servicios de las urbanizaciones cerradas) con espacios industriales sin especialización productivas y territorios de relegación urbana (Barsky, 2009; Abba, 2004, 2012).

Mientras la movilidad de los habitantes del tradicional suburbio se apoya prioritariamente en el acceso a servicios de transporte público, la de las clases medias y altas supone el acceso a vialidad rápida para uso del automóvil o de transporte alternativo complementario. Los repertorios de movilidad del conurbano bonaerense plantean, así, fuertes desigualdades. La dinámica de la accesibilidad desigual al servicio de transporte acentuó la relegación de ciertos espacios. El trabajo de Abba (2004) realiza un aporte clave en este aspecto, cuando analiza nuevas y tradicionales centralidades en su vínculo con la movilidad y la vida cotidiana. Dicho autor hace hincapié en los usos del suelo y los modos de transporte, y demuestra cómo las deficiencias en el transporte público agravan la situación de los sectores más desprotegidos de la sociedad, complicando a diario la accesibilidad a las zonas de empleo y consumo de bienes y servicios. Este tema será retomado en el siguiente capítulo.

En esta línea de trabajo podemos encontrar a Liberali, Vidal-Koppmann y Orduna (2012), quienes abordan el fenómeno de la movilidad no solo tomando en cuenta cuestiones relativas a la cobertura del servicio, sino también a partir del problema de la accesibilidad en la RMBA en su estrecha relación con las transformaciones socioespaciales de las últimas décadas. La hipótesis de trabajo que guía sus aproximaciones se vincula con el hecho de considerar que la movilidad puede generar nuevas formas de segregación social “con respecto al acceso a diferentes zonas de ciudad y/o región” (Liberali, Vidal-Koppmann y Orduna, 2012: 4). De este modo, el intento está –como decíamos antes– en evitar las aproximaciones reduccionistas, es decir, en mirar la movilidad no solo desde el punto de vista urbano-territorial, sino también atendiendo a las dimensiones socioeconómicas. Al introducir el problema del acceso diferencial al transporte por parte de diferentes sectores de la población, este enfoque conecta además con la discusión en torno al concepto de justicia espacial y de la problemática más amplia del derecho a la ciudad, derivando en una investigación sobre pobreza, segregación y marginación social.

Gutiérrez y Rearte (2007) advierten que la movilidad en la RMBA presenta una dinámica pendular y una configuración en radios que vinculan el área central con el resto de la región. Esta estructura radiocéntrica de los desplazamientos está vinculada con el estilo de desarrollo socioeconómico iniciado hacia fines del siglo XIX en nuestro país y que perdura hasta la actualidad. El fenómeno convive con la ocupación de los intersticios o bordes externos por parte de la población de menores recursos, lugares que en general no presentan ventajas físico-ambientales y de infraestructura de servicios, y que necesitan la intervención del Estado. Mientras tanto, la población de ingresos medios y altos que habita en el periurbano asocia las mejoras en infraestructura con los emprendimientos inmobiliarios, que requieren la provisión de vías de rápido acceso, sobre todo para el uso del automóvil. Adicionalmente, la “elección modal” resulta difícil, debido a que proporciones crecientes de viajeros no cuentan con la posibilidad real de elegir entre dos o más modos de transporte y movilidad. A lo que se suma que la integración física del transporte regional es débil y que está ausente la integración tarifaria.

Por otra parte, si tenemos en cuenta los datos generales para el transporte urbano de pasajeros en la RMBA que ofrece Gutiérrez (2012), se podría observar, en principio, una situación que no ha sufrido demasiados cambios desde, al menos, la década del setenta. Sin embargo, se destaca que en los últimos veinte años hay algunas tendencias que marcan una diferencia respecto de antaño, a saber: crecimiento de la motorización individual, generalización de

subsidios al transporte público, disparidad en la calidad del servicio ferroviario y del autotransporte, e instalación y crecimiento de nuevos servicios como el chárter y el remís. La pregunta académica es cómo conviven y se constituyen las dinámicas urbanísticas de construcción de “ciudad difusa” con crecimiento discontinuo y de baja densidad o la “ciudad policéntrica” a la que nos referimos anteriormente con el trabajo de Abba, caracterizada por el surgimiento de “nuevas centralidades” y nuevas periferias, con las desigualdades encastradas del tradicional patrón de movilidad.

En esta línea de reflexión y trabajo, y atendiendo a la pregunta acerca de los procesos de integración/exclusión propios de las metrópolis latinoamericanas en general y de la Argentina en particular, Ciccolella y Baer (2011) afirman que la periferia es la que presenta los mayores contrastes a nivel de la desigualdad en la distribución del ingreso, acceso a la vivienda, etcétera, dando muestras de una continuidad en “la estructuración de un modelo de ciudad neoliberal, difusa y excluyente” (Ciccolella y Baer, 2011: 16).

Kralich (2011) coincide con el punto de inflexión en los cambios en el transporte urbano de pasajeros, que ubica en la década del setenta, en el marco de gobiernos de facto y del fin del Estado de Bienestar.

El crecimiento de la ciudad se sigue dando por suburbanización, pero gradualmente comienza a sumarse en la periferia enclaves discontinuos respecto del tejido preexistente: segregados para grupos de bajos recursos y autosegregados para las clases altas y media altas –sobre todo en los 90– en barrios cerrados, clubes de campo, etcétera (Kralich, 2011: 83).

A su vez, el uso del automóvil asume carácter intensivo para grupos de mayores ingresos, de la mano de la periurbanización elitista, favorecido por la fuerte inversión en autopistas. El fenómeno de la movilidad alternativa, esto es, el funcionamiento de servicios informales de traslado (combis, autos y colectivos) completa el panorama de una oferta de calidades disímiles para servir a un territorio y a poblaciones social y económicamente desiguales (Kralich, 2005).

En síntesis, desde la perspectiva urbanista y geográfica, el objetivo es comprender el papel de la movilidad en la producción del espacio urbano y su impacto en la organización socioeconómica y residencial de la ciudad. En nuestras palabras, las distintas experiencias en torno a la movilidad de los residentes metropolitanos van a estar fuertemente condicionadas por la inversión en tiempo y dinero que requieran los desplazamientos. Esto invita a dirigir la mirada a los sectores populares, los que a pesar de ser la porción mayoritaria de la población pueden estar afectados por dinámicas de inmovilidad, de repliegue,

y por lo tanto, aparecer subrepresentados en las encuestas de movilidad típicas. Sobre ellos hablamos en esta investigación.

Movilidad y espacio vivido. El aporte de la geografía humana y la antropología cultural

La experiencia del espacio ha recibido un tratamiento especial por parte de la geografía humana y la antropología en el marco del denominado “giro subjetivista” de los estudios sobre el territorio. En este contexto, los procesos de movilidad se consideran como parte del repertorio de relaciones significativas entre la persona y el espacio habitado y por la incorporación de diferentes dimensiones de la producción subjetiva en la vida cotidiana.

Lindón (1999, 2005), Hiernaux y Lindón (2004, 2008) y Hiernaux (2007, 2008) han trabajado en profundidad esta cuestión para los residentes de la periferia de Ciudad de México. En sus trabajos sobre las formas de la subjetividad típica de ciertos territorios periféricos, proponen la existencia de una relación de doble vía especialmente sensible entre espacialidad y subjetividad, en la que el espacio urbano condiciona las formas de la vida social y cultural, al tiempo que se produce y reproduce en las prácticas rutinarias.

Desde la geografía marxista crítica y los estudios de la vida cultural inspirados en Lefebvre, también se han realizado aportes analíticos y empíricos relevantes. Es, por ejemplo, el caso de Harvey (1999), quien construye una suerte de grilla de prácticas espaciales que permite pensar la compleja relación entre acción social, poder, espacio y tiempo. Dicha grilla parte del análisis de tres dimensiones del espacio: lo experimentado, lo percibido y lo imaginado. En el primer caso, se trata de pensar las prácticas materiales del espacio, es decir, el flujo de bienes, de dinero, de personas, de fuerza de trabajo, de información, de jerarquías de mercado, de sistemas de transporte y de comunicación. En el segundo, se alude a sus modos de representación (en cuanto medidas de distancia social, psicológica y física), de significaciones, de códigos y de saberes que permiten que esas prácticas materiales se comuniquen en distintos tipos de lenguajes. El tercer caso, se trata de las formas de la imaginación humanas en torno al espacio que pueden denominarse *discursos espaciales*.

A su vez, en la perspectiva de Soja (1985), la sociedad y sus procesos de estructuración no pueden pensarse por fuera del espacio social en el que se producen y que, de manera recursiva, tienden a producir. La reteorización de la espacialidad que propone Soja se inspira en el marxismo francés de Lefebvre

y sus seguidores, pero también en los señalamientos críticos hechos por Castells (1977) y Harvey (1999), quienes han elaborado una crítica a cierto determinismo urbanístico de la lucha de clases, sostenida por Lefebvre, que desatiende las contradicciones y las posibilidades de su crisis. Según Soja, entonces, analizar una espacialidad concreta exige un ejercicio de distinción analítica tanto del espacio físico-material de la naturaleza como del espacio de la cognición humana en el que tienen lugar las representaciones mentales. La característica distintiva del espacio social es que necesariamente implica un proceso de construcción social. No obstante, esta autonomización de las dimensiones tiene validez solo en el plano conceptual. La construcción de una espacialidad se realiza sobre los contenidos de la naturaleza y las representaciones mentales, al tiempo que ni la materialidad ni la mente existen por fuera del mundo social y de las relaciones sociales. La producción social del espacio y la historia deben pensarse, desde esta perspectiva, como medio y fin de las prácticas. En las estructuras espaciales se concretizan las relaciones sociales. Las primeras son las formas materiales de las segundas. Pero entonces, la espacialidad en el capitalismo ha sido siempre un proceso conflictivo, abierto a la contradicción y a la transformación. El desarrollo geográficamente desigual y los cambios en el proceso de acumulación de capital son solo dos dimensiones de la problemática abordada.

De este modo, tanto los aportes de la geografía humana como los de la teoría crítica, con sus diferencias, contribuyen a posicionar a la subjetividad como una dimensión constitutiva de la movilidad. Así, su análisis trasciende el estudio de las redes objetivamente disponibles en un territorio, al incorporar la noción de accesibilidad (como dinámica y proceso atravesado por interacciones y no como dato) y la del registro imaginario de la vida metropolitana. El trabajo de Ares (2010), por ejemplo, puede ser representativo de lo que estamos queriendo decir aquí, porque analiza los desplazamientos de las mujeres en función de la representación del espacio, trabajando en torno a la movilidad cotidiana, pendular y habitual, en el entrecruzamiento de las problemáticas de género, desigualdad y marginalidad.

Desde la mirada de la antropología cultural, la movilidad cotidiana también es un *locus* de indagación relevante, especialmente si su definición se emparenta con la indagación de la denominada “experiencia urbana” y una de sus dimensiones más significativas: los desplazamientos. Duhau y Giglia (2008) consideran que este concepto constituye una herramienta fértil para abordar las dimensiones objetivas y subjetivas de la vida en la ciudad y construir objetos y preguntas de investigación densos: “Habitar la metrópoli alude al conjunto de prácticas y representaciones que hacen posible y articulan la presencia –más o

menos estable, efímera y móvil— de los sujetos en el espacio urbano y de allí su relación con otros sujetos” (Duhau y Giglia, 2008: 22).

Así, según estos autores, en el análisis de la experiencia urbana se distinguen dos tipos de espacios: el “espacio local” o de proximidad, de dimensiones y formas variables en torno de la vivienda y el hábitat barrial y el “espacio metropolitano”, más amplio (de dimensiones y formas igualmente variables) que responde a la lógica y a las estrategias de movilidad de los sujetos.

Las rutinas de desplazamientos cotidianos, directamente relacionadas con la provisión de servicios, delimitan zonas por las que circulan los sujetos —entendidas como “regiones de experiencia”—. De este forma, la experiencia de la metrópoli es distinta según el tipo de hábitat urbano en el que se reside y a partir del cual se establecen relaciones con el resto del territorio metropolitano. Al mismo tiempo, dicha experiencia no solo es diferente, también es desigual en cuanto a las posibilidades de aprovechar los recursos que brinda cada espacio y a las elecciones en las operaciones de desplazamiento.

De este modo, el abordaje de la desigualdad en las condiciones de vida urbanas debe superar la investigación en términos de segregación residencial para ocuparse de la dimensión relacional del fenómeno, de desplazamientos e interacciones.

Para el caso argentino, recuperando la perspectiva de Urry (2000) y Sheller y Urry (2006), la investigación de Segura (2012) propone atender a la relación entre clase social y espacio, para dar cuenta de las distintas experiencias del espacio urbano producidas por los residentes de la periferia de la ciudad de La Plata. En un esquema similar, la investigación de Soldano (2011) da cuenta de la importancia de la sociabilidad que se produce en la movilidad metropolitana, especialmente en el caso de los trenes. Estas miradas colocan a los desplazamientos como una dimensión clave para comprender la producción de la ciudad desigual y como un punto de vista complementario al de la localización y la residencia. El mismo esquema enriquece el análisis de la fragmentación socioespacial trabajado por la geografía (Prévôt-Schapira, 2001; Torres, 2001), la sociología (Caldeira, 2007; Svampa, 2001), continuando el trabajo de Grimson (1999) y de Auyero (2001) en torno a la racialización de la pobreza segregada, más allá de las figuras del gueto racial y la periferia pobre.

En los trabajos de Caggiano (2005, 2014) también podemos encontrar el interés en estos temas, mirados desde una perspectiva que se centra en la categoría de la alteridad, al incorporar la pregunta por las lógicas de circulación e interacción de los distintos grupos sociales para comprender, en particular, la vida de los migrantes, sus trayectorias y construcción de subjetividades.

Las cartografías migrantes resultan de los desplazamientos, entendidos como momentos y espacios para la interacción y la sociabilidad.

Por otra parte, el abordaje de Perelman (2012) y la línea de investigación de Gorban (2016), a pesar de no plantearlo como un objetivo de investigación *a priori*, se interesan por la relación entre sociabilidad y movilidad. En efecto, el análisis de la venta y compra ambulante en los trenes ilumina a los desplazamientos también como situaciones sociales e identitariamente productivas. Circuitos en los que no solo se mueve y fluyen bienes y dinero, sino también prestigios, expectativas, imaginarios, y actores y mercados. Movilidad, interacción y alteridad.

Otro concepto importante, desarrollado en la frontera entre la geografía y la antropología, es el de “horizonte espacial” que podemos hallar directa o indirectamente en los trabajos de Cebollada (2006), Fournier (2008), Leblanc (2007) y Alba (2004), entre otros. Dicho concepto ofrece una herramienta potente para comprender las percepciones del espacio de movilidad posible y la riqueza (o pobreza) eventual de sus fines. Desde esta perspectiva, la construcción del territorio está estrechamente ligada a la “marcación” subjetiva e intersubjetiva que realizan sus habitantes en sus rutinas diarias, a sus recorridos materiales e imaginarios, a sus evocaciones, a sus discursos y a sus expectativas de desplazamiento.

En este sentido, Gualteros Trujillo propone una perspectiva que permite abrir buenas preguntas acerca del papel de la movilidad en la construcción de la vida urbana, a partir de la consideración del espacio vivencial por oposición al euclidiano, que será retomada en el último capítulo de este libro. A su juicio, los actores sociales no estamos “dentro de” la ciudad o “en” la ciudad sino que:

... el espacio es la manifestación del mundo de la vida, de la subjetividad, de los diferentes conflictos y vivencias de todos aquellos que habitan *en* la ciudad. El ejercicio cotidiano de recorrer la ciudad, nombrarla y darle significado, supone, por un lado, la creación de espacios de encuentro en los que se intercambian sentidos de la realidad; y por otro, la creación de espacios a través de los cuales las personas despliegan sus intereses, sus pasiones, sus deseos (Gualteros Trujillo, 2006: 182).

Así, las representaciones acerca de la ciudad pueden ser interpretadas como “imaginarios urbanos” en los que se expresan la forma de habitar y sentir la ciudad y valorizar su calidad de vida. Estos imaginarios son tanto la “arena” de lucha por la imposición de significados, como el reservorio estético desde

el cual se construye cierto paisaje urbano, como una potente matriz de la que surgen categorías identitarias (Brubaker y Cooper, 2001).

Los trabajos de Silva (1992), Gravano (2006) y Delgado (2011), apuntan que la ciudad es sobre todo un campo de significaciones, y que esta es la materia prima de la que está hecha la experiencia urbana. Entendiendo experiencia como vivencia subjetiva, como conducta, emoción, sentimiento, sensación y acto (Delgado, 2011: 98). De este modo, los imaginarios urbanos no representan a la ciudad –en el sentido que hablan en su nombre– sino que *son* la ciudad. De igual forma, los urbanitas (los usuarios o seres urbanos) no interpretan la ciudad, sino que simplemente la viven. Así, los imaginarios se constituyen sobre el conjunto de prácticas espaciales efectivas que los habitantes hacen de los lugares. En este sentido, la experiencia urbana es un sistema heterogéneo y diferenciado, no armónico ni exento de conflicto (Silva, 2008; Jodelet, 2010).

Finalmente, no quisiéramos dejar de hacer mención a otro concepto que consideramos clave en el estudio de la movilidad realizado desde los aportes de la geografía humana y la antropología cultural: el de *paisajes*. Hacemos una somera presentación de varios de los autores que lo están tomando como elemento central del análisis.

Los trabajos de Farabon (2009) y Reguillo (2001) piensan a la ciudad como una “compleja red heterogénea que moviliza usos e imaginarios diferenciados” y que modela “paisajes urbanos cotidianos” o “paisajes visuales urbanos”. En estos enfoques, la noción de “paisaje”, es tomada del campo de los estudios culturales en los que se presta especial atención a cómo las personas utilizan el espacio cotidiano para conformar identidades, articular relaciones sociales y sentidos culturales y dirimir la distribución del poder (Groth y Bressi, 1997; Mitchell, 1994).

Por su parte, Álvarez Muñarriz asocia la noción de *paisaje* con la de *territorio*, siendo el primero la zona o unidad de territorio más o menos bien definida, que varía en función de quien lo mira y del lugar de observación, pero sobre todo de las representaciones que comparte con los miembros de la cultura a la que pertenece. De este modo, la vinculación entre la noción de paisaje y subjetividad, en un sentido experiencial o vivencial, se torna crítica. Retomando la perspectiva de autores como Amores y Rodríguez-Bobada (2003), Luginbühl (2008) y Martínez de Pisón (2009), plantea que:

El paisaje emerge como un concepto muy potente para expresar las relaciones entre la sociedad y su territorio, en una doble vertiente: por una parte, las interacciones complejas, dinámicas y cambiantes entre una sociedad y

su territorio, es decir, los procesos sociales y económicos que conforman el territorio; por otra, las representaciones e imágenes que esta sociedad tiene de su territorio, es decir, las valoraciones sociales y culturales del territorio (Álvarez Muñarriz, 2011: 65).

Asimismo, el trabajo de Cabrerizo y Rodríguez (2010) intenta pensar la dupla paisajes-imaginarios:

En los paisajes se lee la historia pasada y presente, se sintetiza la evolución de los lugares y de sus gentes y se integran estados sucesivos e intervenciones diversas. Es lo que algunos han comparado con un “palimpsesto” o un “paisaje milhojas”, y la labor de descodificar el paisaje supone eso: ir leyendo las diferentes capas que lo componen, tanto las materiales como las espirituales y simbólicas, al igual que las distintas escrituras que el hombre va superponiendo a lo largo de la historia (Cabrerizo y Rodríguez, 2010: 190).

Por su parte, Arias Sierra (2003) propone el concepto de “paisaje en las nuevas periferias” o “paisaje de la dispersión periférica” aludiendo a la suma de los elementos materiales, geométricos o espaciales que componen un lugar. Para el autor, lo periférico no es solo parte de la ciudad, sino un punto central para comprenderla, por ello, es inviable querer concebir una periferia “afirmada o comprendida como algo autónomo en sí” (Arias Sierra, 2003: 16). El crecimiento urbano no solo implica: “... una mayor extensión de la ciudad en sus periferias, sino también, y de forma simultánea, una inevitable redistribución de poblaciones y actividades en la ciudad [...]. Lo periférico como proceso que permite poner de manifiesto el carácter de collage de nuestros desarrollos actuales” (Arias Sierra, 2003: 26).

La ciudad, dice Arias Sierra, es un nudo articulador de la geografía y la historia que va a expresar su identidad en el paisaje.

Como expresamos en el comienzo de este capítulo, vemos que en muchos casos resulta difícil establecer un encuadre disciplinar claro para los trabajos de investigación, ya que muchos de estos se desarrollan en la frontera entre los estudios urbanos, la sociología, la geografía y la antropología, y comparten interrogantes y supuestos epistemológicos. Reconociendo esto, quisimos “iluminar” ciertos aspectos de los trabajos que hemos recorrido, tratando de (re) construir el modo en que contribuyen profundizar y enriquecer a la movilidad como objeto de investigación complejo.

El espacio como capital. La sociología y un concepto en construcción

Decíamos que el estudio del transporte y la movilidad se desarrolla en un contexto de límites disciplinarios borrosos, lo que vuelve fútil procurar especificidad a la mirada urbanística, la geográfica, la sociológica y la antropológica. En este último apartado procuraremos identificar los aportes de la mirada sociológica, con independencia del campo de procedencia de los autores. Y como es de esperar, volveremos sobre hilos y autores ya planteados en apartados anteriores.

La noción de *capital espacial* representa un esfuerzo por entender la dinámica de apropiación del espacio y la espacialidad de las relaciones sociales. Según Prévôt-Schapira (2001: 49) alude a “el conjunto interiorizado de formas de relación (intelectuales y prácticas) de un individuo con el espacio considerado como bien social”. De acuerdo con esta perspectiva, “es posible analizar el espacio en función de las representaciones y de los usos que los individuos hacen de él”.

Lévy (2003) distingue dos grandes tipos de capitales espaciales: a- el capital de posición, vinculado a un lugar (lugar-hábitat o el lugar-trabajo), el que aporta más o menos ventajas espaciales y que es identificado en la observación de la vivienda y su entorno y b- el capital de situación, vinculado a un área de la que el individuo se apropia, en mayor o menor medida, dominado las distancias, y que es identificado a través de indicadores que, combinados, dan cuenta del espacio como lugar de tránsito sobre el que se tiene libertad de uso. Este capital alude a un conjunto de activos que permiten a las personas movilizarse por un área mayor a la que tienen dominio por posición: propiedad y el uso de un medio de transporte, la disponibilidad y el uso de transporte público, y el dinero y el tiempo usado en los desplazamientos cotidianos. Cada forma de capital espacial implica, entonces, distintas formas de movilidad.

Otro autor citado de modo recurrente en estos temas, Kaufmann (2008), distingue tres dimensiones de la movilidad analizadas desde la sociología urbana: el campo de lo posible, las aptitudes para moverse y los desplazamientos. Lo posible implica a las redes efectivamente dispuestas en el espacio que condicionan un rango diferencial de oportunidades objetivas de desplazamiento a los residentes (redes de infraestructura, de telecomunicación, los desarrollos urbanos, mercados laborales y regulaciones y marcos normativos). Las aptitudes o “motilidad” aluden a las capacidades físicas, expectativas, credenciales, conocimientos y capitales de las personas, es decir, todo aquello con lo que cuentan los sujetos para acceder a los recursos objetivos: sus competencias. Por último, los desplazamientos constituyen el acto concreto de realizar la movilidad, de

cruzar el espacio con un origen y un destino (citado en Dangond-Gibson *et al.*, 2013: 31-32).

No obstante alguna producción en esta línea, lo que vemos más a menudo es una bibliografía que vincula el concepto de capital espacial con la geografía económica, la economía de la innovación y la ingeniería, trabajos que confían en la posibilidad de cuantificarlo, medirlo y modelizarlo. Entre estos se destaca el grupo que utiliza lo que denominan *Space Syntax techniques*, que les permite problematizar la accesibilidad como parámetro espacial que comprende la forma urbana como un sistema de patrones relacionales de conexiones que organiza la actividad humana (Marcus, 2010; Narváez, Penn y Griffiths, 2012).

El esfuerzo por comprender el espacio en términos de un capital permite conectar –de nuevo– la investigación de la movilidad con la de la desigualdad social. En efecto, la idea de observar cómo ciertos atributos se encarnan en el espacio geográfico y se asocian a la existencia de determinados tipos de empleo, ingreso y consumo, discute la noción de “bienes de consumo colectivo” propuesta en los años setenta por Castells (1977) en la cual el Estado provee los “medios colectivos de consumo de mercancías”, necesarios para la generación de ciertas relaciones sociales y la localización y reproducción de ciertos perfiles de fuerza de trabajo, que no son provistos por el capital. Estos medios colectivos incluyen la mayor parte de los tipos de infraestructura de comunicaciones; los servicios médicos, deportivos, culturales y educativos; y el transporte público. Esta propuesta ha sido recientemente retomada para explicar cómo la ausencia de los medios colectivos señalados tiene una influencia directa en la producción de desigualdad, tanto social como espacial (Ziccardi, 2008).

La perspectiva de la justicia espacial (Gervais y Lambony, 2009) ofrece también herramientas analíticas interesantes para abordar este tema. Este enfoque propone ir más allá de lo que usualmente hacemos cuando pensamos en la relación entre justicia y territorio, mirando la distribución efectiva de los elementos y de los servicios. Nos insta a comprender lo que se denomina “procesos de justicia”, esto es, las experiencias e intercambios identitarios que ocurren a propósito de estos intercambios redistributivos. En el artículo “Thecity and Spatial Justice”, publicado en un *journal* de reciente aparición, Edward Soja invita a enriquecer la investigación social incorporando el pensamiento espacial sobre la justicia o, en otros términos, la condición espacial de la producción de justicia y de injusticia.

Incorporar la dimensión espacial a la noción de justicia le permite a Soja explorar nuevas posibilidades a la hora de pensar estrategias espaciales al analizar las profundas desigualdades e injusticias que la reestructuración neoliberal

ha generado en las últimas cuatro décadas. Siguiendo al autor, abogar por una “justicia espacial” es una forma de recuperar cierta visión esperanzadora acerca del futuro a propósito de las reivindicaciones de los movimientos sociales y organizaciones políticas, y de los activistas en su lucha por la igualdad y la inclusión de los sectores más marginados de la sociedad (Zusman, 2011).

Otros autores, como Gil Beuf (2010, 2012) estudian hasta qué punto la policentralidad de muchas ciudades latinoamericanas ofrecen oportunidades de equidad territorial en cuanto a una menor desigualdad en el acceso a los bienes y recursos urbanos. Suárez, Ruiz y Delgado (2012) proponen la utilización del concepto de “capital espacial” y el de “estrategias espaciales” para explorar la importancia de la dimensión espacial-geográfica a nivel de la movilidad y de la utilidad o valoración de la tierra. Adicionalmente, los trabajos de Rérat y Lees (2011) y el de Marcus (2010) son exponentes de estudios de ciudades pensadas como “complejos sistemas adaptativos” sometidos al aumento de las poblaciones urbanas, a su concentración/dispersión y a su vinculación con dinámicas globales y locales (Marcus y Legeby, s/r).

La relación entre estructura urbana y movilidad desde el prisma de la sociología urbana y el urbanismo es un tema del que se ocupa el Observatorio das Metrópolis, del Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional (IPPUR) de la Universidad Federal de Río de Janeiro. En este, sus investigadores analizan los repertorios de movilidad de los residentes en su relación analítica con una geografía de oportunidades de desplazamiento y tras el objetivo de medir el “bienestar urbano” a través de un índice (Tavares da Silva, 2012; De Queiroz Ribeiro y Martins Rodrigues, 2011). Dicho índice permite vincular el análisis de la movilidad con los accesos a los servicios sociales de salud y educación, así como a otras dimensiones que están presentes en la reproducción de la vida cotidiana en las ciudades. A través de los conceptos de segmentación social y segregación territorial, y de la línea de trabajo inaugurada en América Latina por Katzman, estos autores intentan explicar en investigaciones empíricas cómo se desencadenan mecanismos que bloquean el acceso efectivo de ciertos grupos a la estructura de oportunidades provistas por el Estado, el mercado y por la sociedad civil y sus efectos en la reproducción de las desigualdades sociales (De Queiroz Ribeiro *et al.*, 2010).

Finalmente, y solo para poner un punto final en el recorrido realizado, en nuestro país se destacan la línea de trabajo de Pérez y Rebón (2012) y Pérez (2014), quienes analizan las formas cotidianas de movilidad en su relación con los repertorios de acción colectiva y formas de expresión de la disconformidad de los pasajeros. En sus trabajos se estudian lo que se denomina tensión

estructural entre la provisión deficitaria de un servicio y sus formas de consumo, analizándose las distintas acciones de protesta y ataque que esquivan los canales formales para instalar una demanda de manera inorgánica y altamente expresiva, estatus que da cuenta de la centralidad de los usos del tren en la vida cotidiana de las ciudades.

Hasta aquí lo propuesto por los diferentes abordajes. Como decíamos al comienzo, el objetivo es que funcionen más como punto de partida que como cierre. En los diferentes capítulos que componen este libro volveremos a encontraremos con varios de estos puntos de mira.

Bibliografía

- Abba, Artemio Pedro (2004). “Las nuevas centralidades de Buenos Aires. Un modelo multifocal fragmentado”. *Revista Virtual La Esquina del Sur*, 6ª edición, abril.
- (2012). *Metrópolis argentinas. Agenda política, institucionalidad y gestión de las aglomeraciones urbanas interjurisdiccionales*. Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- Agosta, Roberto (2007). “Región Metropolitana Buenos Aires: Transporte, tránsito y uso del suelo”. *Encrucijadas*, n° 42. Disponible en http://repositorioubi.sisbi.uba.ar/gsd/collect/encruci/index/assoc/HWA_324.dir/324.PDF
- (2011). “Problemática General del sector transporte en la Argentina”. *Voces en el Fénix*, año 2, n° 9, septiembre. Disponible en http://www.vocesenelfenix.com/sites/default/files/numero_pdf/N.9%20completa%20baja_0.pdf
- Alba González, Martha (2004). “Mapas mentales de la ciudad de México: una aproximación psicosocial al estudio de representaciones espaciales”. *Revista de Estudios Demográficos y Urbanos*, El Colegio de México, pp. 115-143.
- Álvarez Muñarriz, Luis (2011). “La categoría de paisaje cultural”. *AIBR. Revista de Antropología Iberoamericana*, vol. 6, n° 1, enero-abril, pp. 57-80.
- Alves, Fátima; Franco, Creso y De Queiroz Ribeiro, Luiz Cesar (2008). “Segregación urbana y rezago escolar en Río de Janeiro”. *Revista de la CEPAL*, n° 94, abril, pp. 133-148. Disponible en <http://www.eclac.cl/publicaciones/xml/8/32728/94eAlvesFrancodeQueiroz.pdf>

- Amores Carredaño, Fernando y Rodríguez-Bobada, María del Carmen (2003). “Paisajes culturales: reflexiones para su valoración en el marco de la gestión cultural”. En Fernández Lacomba, Juan; Roldán Castro, Fátima y Zoido Naranjo, Florencio (coords.). *Territorio y patrimonio. Los paisajes andaluces*. Granada: Comares e Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico.
- Ares, Sofía (2010) “Espacio de vida y movilidad territorial habitual en Chapadmalal, Buenos Aires, Argentina”. *Cuadernos de Geografía. Revista Colombiana de Geografía*. Disponible en <http://www.revistas.unal.edu.co/index.php/rcg/article/view/16840/36664>
- Arias Sierra, Pablo (2003). *Periferias y nueva ciudad: el problema del paisaje en los procesos de dispersión urbana*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla.
- Auyero, Javier (2001). *La política de los pobres*. Buenos Aires: Manantial.
- Avellaneda, Pau (2009). “La investigación cualitativa en el estudio de las relaciones entre movilidad cotidiana y pobreza en el contexto latinoamericano. Un caso aplicado en la Lima metropolitana”. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, nº 55, pp. 57-76.
- Avellaneda, Pau y Lazo, Alejandra (2011). “Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile”. *Transporte y Territorio*, nº 4, pp. 47-58.
- Blanco, Jorge; Gutiérrez, Andrea; Kralich, Andrea y Yanes, Luis (2003). “Transporte, espacio y capital en la Región Metropolitana de Buenos Aires”. En Bertonecello, Rodolfo; Fani, Ana y Alessandri, Carlos (compils.). *Procesos territoriales en Argentina y Brasil*, pp. 293-313. Buenos Aires: Instituto de Geografía-Facultad de Filosofía y Letras-Universidad de Buenos Aires.
- Blanco, Jorge (1996). “Área Metropolitana de Buenos Aires: Transformaciones territoriales en el marco de la globalización”. *EURE*, nº 67, pp. 7-16.
- (2006). “De la noción de impacto a la de procesos asociados. Reflexiones a partir de la relación autopistas-urbanización en la Región Metropolitana de Buenos Aires”. *Mundo Urbano*, nº 28, febrero-marzo-abril. Disponible en <http://www.mundourbano.unq.edu.ar/index.php/ano-2006/26-numero-28/188-2-de-la-nocion-de-impacto-a-la-de-procesos-asociados>

- Blumenberg, Evelyn (2004). "Beyond the Spatial Mismatch: Welfare Recipients and Transportation Policy". *Journal of Planning Literature*, vol. 19, n° 2, pp.182-205.
- Bosque Sendra, Joaquín; De Castro Aguirre, Constanancio y Díaz Muñoz, María de los Ángeles (1992). *Prácticas de geografía de la percepción y de la actividad cotidiana. Prácticas de geografía humana, 2*. Barcelona: Oikus-Tau.
- Brubaker, Rogers y Cooper, Frederick (2001). "Más allá de identidad". *Apuntes de Investigación del CECYP*, año V, n° 7.
- Cabrerizo Sanz, Casilda y Rodríguez Chumillas, Isabel (2010). "Ciudad y territorio en clave de paisaje urbano contemporáneo en España y México". *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, vol. 3, n° 6, julio-diciembre, pp. 182-195.
- Caggiano, Sergio (2005). *Lo que no entra en el crisol. Inmigración boliviana, comunicación intercultural y procesos identitarios*. Buenos Aires: Prometeo.
- Caggiano, Sergio y Segura, Ramiro (2014). "Migración, fronteras y desplazamientos en la ciudad. Dinámicas de la alteridad urbana en Buenos Aires". *Revista de Estudios Sociales*, n° 48, Bogotá, pp. 29-42.
- Caldeira, Teresa (2009). *Ciudad de muros*. Barcelona: Gedisa.
- Cardozo, Osvaldo (2004). "Transporte y movilidad en el Gran Resistencia: uso del transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Resistencia". *Tranvía. Revista de Transporte*, n° 26, abril.
- Carlstein, Tommy (1982). *Time Resources, Society, and Ecology: on the Capacity for Human Interaction in Space and Time*. Londres: Allen & Unwin.
- Castells, Manuel (1977). *The Urban Question: A Marxist Approach*. Cambridge: The MIT Press.
- Cebollada i Frontera, Ángel (2006). "Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana". *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, n° 48. Disponible en <https://ddd.uab.cat/pub/dag/02121573n48/02121573n48p105.pdf>
- Cerda Troncoso, Jorge y Marmolejo Duarte, Carlos (2013). "La funcionalidad cotidiana de la ciudad como un nuevo enfoque metodológico en la priorización de corredores de transporte. Aplicación a la Región Metropolitana de Barcelona". *Revista Transporte y Territorio*, n° 8, pp. 7-26.

- Ciccolella, Pablo y Baer, Luis (2011). “Buenos Aires tras la crisis: ¿Hacia una metrópoli más integradora o más excluyente?”. En *Metrópolis latinoamericanas: más allá de la globalización*, pp. 213-245. Buenos Aires: Café de las Ciudades-OLACCHI-MDMQ.
- Clichevsky, Nora (1990). “Política urbana y sector inmobiliario”. En Clichevsky, Nora; Prévôt-Schapira, Marie France y Schneider, Graciela (eds.). *Loteos populares, sector inmobiliario y gestión local*. Buenos Aires: Conicet-Cuadernos del CEUR 29.
- Contreras Mondragón, Gerardo e Hidalgo Páez, Héctor (2012). “Justicia espacial, accesibilidad y proximidad a los elementos físicos que posibilitan la movilidad urbana en la Ciudad de México”. En Cruz Rodríguez, María Soledad (ed.), *Periferias metropolitanas, políticas públicas y medio ambiente*. México: Universidad Autónoma Metropolitana, Azcapotzalco, Red de Investigación Urbana AC.
- Corbett, John (2001). “Torsten Hägerstrand: Time Geography”. Publicado por el Center for Spatially Integrated Social Science. Disponible en <https://www.asu.edu/courses/gcu600/gcu673c/15/Readings/TorstenH%E4gerstrand.htm>
- Corporación Andina de Fomento (2011). *Desarrollo urbano y movilidad en América Latina*. Panamá: CAF.
- Dangond-Gibson, Claudia; Jolly, Jean François; Monteoliva, Alejandra y Rojas, Fernando (2013). *Del transporte a la movilidad urbana en Bogotá: más que un problema de vías y automotores*. Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana.
- Delgado, Manuel (2011). *El espacio público como ideología*. Madrid: Los libros de la Catarata.
- De Mattos, Carlos (2009). “Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo”. *EURE*, vol. 25, n° 76, pp. 29-56.
- De Queiroz Ribeiro, Luis Cesar (2005). “Segregación residencial y segmentación social: el “efecto vecindario” en la reproducción de la pobreza en las metrópolis brasileñas”. En Álvarez Leguizamón, Sonia (compil.), *Trabajo y producción de la pobreza en Latinoamérica y el Caribe. Estructuras, discursos y actores*. Buenos Aires: CLACSO-CROP.

- De Queiroz Ribeiro, Luiz Cesar; Koslinski, Mariane; Alves, Fátima y Lasmar, Cristiane (orgs.) (2010). *Desigualdades urbanas, desigualdades escolares*. Río de Janeiro: Letra Capital-Observatorio das Metropoles-PPUR/UFRJ.
- De Queiroz Ribeiro, Luiz Cesar y Rodrigues Martins, Luciano (2011). “Da crise da mobilidade au apagao urbano”. *Boletín semanal del Observatorio das Metropoles*, 15 de junio. Disponible en www.obervatoriodasmetropoles.net
- Díaz, Ana; Sanz, Ana y Zazo, Ana (2011). “Sendas de vida: la vida cotidiana en un enclave consolidado de la Cañada Real Galiana”. *Urban*, vol. 1, pp. 117-128.
- Díaz Muñoz, María de los Ángeles (1991). “Unas notas sobre las posibilidades docentes y aplicaciones de la geografía del tiempo”. *Serie Geográfica*, Universidad de Alcalá de Henares, Facultad de Geografía, nº 1, pp. 131-161.
- (2003). “Mujeres y desarrollo rural: la conciliación de tiempos de vida y de trabajo”. *Serie Geográfica*, Universidad de Alcalá de Henares, Facultad de Geografía, nº 11, pp. 141-162.
- Duhau, Emilio y Giglia, Angela (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. México: Siglo XXI-Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Azcapotzalco.
- Figuerola, Oscar (ed.) (1991). *Analyse historique du rôle des tranways dans les transports urbains d’Amerique latine: quatre études des cas*. París: Arcueil-INRETS.
- Figuerola, Oscar y Henry, Etienne (eds.) (1982). *Transports collectifs, mobilitéet quartier marginaux á Quito. Dossier d’approche préliminaire*. París: Arcueil-INRETS.
- Fournier, Jean-Marc (2008). “Des mobilités sociales et spatiales au capital spatial. L’exemple de l’élite argentine de Punta del Este en Uruguay”. Maître de conférences à l’université de Caen, UMR 6590. *Espaces et Sociétés*, 8 de julio. Disponible en <http://eso.cnrs.fr/fr/manifestations/pour-memoire/espaces-et-societes-aujourd-hui/des-mobilites-sociales-et-spatiales-au-capital-spatial-l-exemple-de-l-elite-argentine-de-punta-del-este-en-uruguay.html>
- Garrocho, Carlos (1993). “De la casa al hospital: un enfoque espacio-temporal”. *Estudios Sociológicos*, vol. 11, nº 32, pp. 547-554.

- Gil Beuf, Alice (2010). “Nuevas centralidades y acceso a la ciudad en las periferias bogotanas”. *Bulletin de l’Institut français d’études andines*, vol. 40, n° 1, pp. 147-178.
- (2012). “Concepción de centralidades urbanas y planeación del crecimiento urbano en la Bogotá del siglo XX”. XII Coloquio de Geocrítica, Bogotá, 7 al 11 de mayo.
- Godart, Xavier (1986). *Transport urbain dan les pays en développement: contraintes et opportunités*. Le Caire: CODATU-Ministry of transports Egypt Cairo University.
- Gorbán, Débora (2015). *Las tramas del cartón*. Buenos Aires: Gorla.
- Gorelik, Adrián (1998). La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires. 1887-1038. Bernal: UNQ.
- (2015). “Ensayo introductorio. Terra incognita. Para una comprensión del Gran Buenos Aires como Gran Buenos Aires”. En Kessler, Gabriel (dir. t. 6), Palacio, Juan Manuel (dir. Colección). *Historia de la provincia de Buenos Aires: el Gran Buenos Aires*. Buenos Aires: Edhasa-UNUPE.
- Graizbord, Boris (2008). *Geografía del transporte en el área metropolitana de la Ciudad de México*. México: Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales.
- Gravano, Ariel (2006). *El barrio en la teoría social*. Buenos Aires: Espacio Editorial.
- Grimson, Alejandro (1999). *Relatos de la diferencia y la igualdad. Los bolivianos en Buenos Aires*. Buenos Aires: Eudeba.
- Groth, Paul y Bressi, Todd (1997). *Understanding Ordinary Landscapes*. New Haven and London: Yale University Press.
- Gualteros Trujillo, José Nicolás (2006). *Itinerarios urbanos. París, La Habana, Bogotá: narraciones, identidades, cartografías*. Bogotá: Universidad Javeriana-Cuadernos Pensar.
- Gutiérrez, Andrea (2000). “La producción del transporte público en la metrópolis de Buenos Aires. Cambios recientes y tendencias futuras”. *EURE*, vol. 26, n° 77.
- (2008). “Movilidad o inmovilidad. ¿Qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos”. XV CLATPU. Disponible en <http://www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/geo/ptt/GutierrezClatpu09b.pdf>

- (2009a). “De las redes de transporte al problema de la movilidad: límites físicos y analíticos de la expansión urbana”. En Pírez, Pedro (ed.). *Buenos Aires, la formación del presente*. Quito: OLACCHI.
- (2009b). “La movilidad de la metrópolis desigual: el viaje a la salud pública y gratuita en la periferia de Buenos Aires”. XXII Encuentro de Geógrafos de América Latina, Universidad de La República, Montevideo, 3 al 7 de abril.
- (2012). “Gestión metropolitana del transporte colectivo en Buenos Aires. Falsos dilemas y perspectivas”. *RIURB*, n° 8, pp. 89-110.
- Gutiérrez, Andrea y Rearte, Julio (2007). “Segregación y accesibilidad a servicios públicos de transporte en la Ciudad de Buenos Aires”. *Realidad Económica*, n° 228, mayo-junio.
- Hägerstrand, Torsten (1974). *The Impact of Transport on the Quality of Life*. Rapportur och notiser, 13. Lund: Lunds Universitets Kulturgeografiska Institution.
- (1975). “Space, Time and Human Conditions”. En Karlqvist, Anders; Lundqvist, Lars y Snickars, Folke (compils.). *Dynamic Allocation of Urban Space*, pp. 3-14. Lexington: Lexington Books.
- (1985). “Time Geography: Focus on the Corporeality of Man, Society and Environment”. En Aida, Shūhei. *The Science and Praxis of Complexity: Contributions to the Symposium held at Montpellier, France, 9-11 mayo, 1984*, pp. 193-216. Tokyo: United Nations University Press.
- Harvey, David (1999). *Las condiciones de la posmodernidad*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Henry, Etienne (1983). *La mobilité urbaine dans les pays en voie de développement*. Arcueil, IRT. Disponible en http://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/pleins_textes_7/carton01/25272.pdf
- Hernández, Diego (2012). “Activos y estructuras de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad”. *EURE*, vol. 38, n° 115, pp. 117-135.
- Hiernaux, Daniel y Lindón, Alicia (2004). “Desterritorialización y reterritorialización metropolitana: la ciudad de México”. *Documents d'Análisi Geogràfica*, n° 44.

- (2008). “El trabajo de campo experiencial y el replanteamiento de la periferia metropolitana. Una interpretación socio-espacial de la economía popular periférica”. *Revista Internacional de Sociología*, n° 66.
- Hiernaux, Daniel (2007). “Paisajes fugaces y geografías efímeras en la metrópolis contemporánea”. En Nogué, Joan (ed.). *La construcción social del paisaje*. Madrid: Biblioteca Nueva.
- (2008). “Geografía objetiva versus ‘geografía sensible’: trayectorias divergentes de la geografía humana en el siglo xx”. *Revista da Anpege*, n° 4. Disponible en <http://anpege.org.br/revista/ojs-2.4.6/index.php/anpege08/article/view/9>
- Hoover, Edgar (1948). *The Location of Economic Activity*. Nueva York: McGraw-Hill.
- Hurst, Michael Elliot (1974). *A Geography of Economic Behavior*. Nueva York: Prentice Hall.
- Jodelet, Denise (2010). “La memoria de los lugares urbanos”. *Alteridades*, vol. 20, n° 39, enero-junio, pp. 81-89.
- Johnston, Rod; Gregory, Derek y Pratt, Geraldine (eds.) (2000). *The Dictionary of Human Geography*, 4ª ed. Oxford: Blackwell.
- Kaufmann, Vincent (2008). *Les paradoxes de la mobilité*. Laussane: Le Savoir Suisse.
- Kaztman, Rubén (2001). “Seducidos y abandonados: el aislamiento social de los pobres urbanos”. *Revista de la CEPAL*, pp. 171-189.
- Kaztman, Rubén y Retamoso, Alejandro (2005). *Segregación espacial, empleo y pobreza en Montevideo*. Montevideo: IPES-UCUDAL.
- Kralich, Susana (2002). “La ecuación más privado menos estatal: quiénes ganan y quiénes pierden. El caso de servicio del transporte público en el Gran Buenos Aires”. *EURE*, vol. 28, n° 84, pp. 85-101.
- (2005). “Crisis urbana y transporte alternativo: la opción remise”. *Scripta Nova*, vol. ix, n° 164. Disponible en <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-66.htm>
- (2009). “La accesibilidad en la ciudad dual. El caso de la R.M.B.A”. En: Dossier Buenos Aires (CDROM). *Revista Urbanística PVS*, Periódico internacional de cultura y planificación urbanística en países en vías de desarrollo, n° 51-52, p. 17, Roma, Universitá La Sapienza, julio.

- (2011). “Reflexiones sobre los cambios habidos en la movilidad diaria metropolitana”. *Voces en el Fénix*, año 2, n° 9, septiembre. Disponible en <http://www.vocesenelfenix.com/content/reflexiones-sobre-los-cambios-habidos-en-la-movilidad-diaria-metropolitana>
- Kralich, Susana y Blanco, Jorge (2014). “Dossier. Políticas ferroviarias, territorios y movilidades: experiencias en la Argentina e Italia”. *Transporte y Territorio*, n° 10, pp. 2-12.
- Krüger, Ralph (2010). “Diferentes patrones de movilidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Una perspectiva desde las urbanizaciones subalternas”. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, vol. xiv, n° 331.
- Kwan, Mei-Po y Ding, Guoxiang (2008). “Geo-narrative: Extending Geographic Information Systems for Narrative Analysis in Qualitative and Mixed-method Research”. *The Professional Geographer*, vol. 60, n° 4, pp. 443-465.
- Latham, Allan (2003). “Research, Performance, and Doing Human Geography: Some Reflections on the Diary-Photograph, Diary-Interview Method”. Disponible en <https://culturalgeography340ua2014.files.wordpress.com/2014/01/research-performance-latham.pdf>
- Leblanc, Patrice (2007). “La migration des jeunes ruraux au Québec: impacts sur les capital social, humain et spatial et apports au développement des régions”. *REDES*, año 12, n° 1, enero, pp. 151-156.
- Lenntorp, Bo (2004). “Publications by Torsten Hägerstrand 1938–2004”. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, vol. 86, n° 4, pp. 327-334.
- Lévy, Jacques (2003). “Capital spatial”. En Lévy, Jacques y Lussault, Michel (eds.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. París: Belin.
- Liberale, Ana María; Vidal Koppmann, Sonia y Orduna, Martín (dirs.) (2012). *Movilidad y pobreza. Una prioridad para el Área Metropolitana de Buenos Aires*. Buenos Aires: CETAM-FADU-UBA.
- Lindon Villoria, Alicia (1999). *De la trama de la cotidianidad a los modos de vida urbanos. El valle de Chalco*. México: El Colegio de México.
- (2005). “Figuras de la territorialidad en la periferia metropolitana: topofilias y topofobias”. En Reguillo, Rossana y Godoy Marcial, Anativia (eds.). *Ciudades translocales. Espacios flujo y representación. Perspectivas desde las Américas*. México: ITESO-SSRC.

- Lizarraga, Carmen (2012). “Expansión metropolitana y movilidad: el caso de Caracas”. *EURE*, vol. 38, n° 113, enero, pp. 99-125. Disponible en <http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/118/544>
- Luginbühl, Yves (2008). “Las representaciones sociales del paisaje y sus evoluciones”. En Maderuelo, Javier (ed.). *Paisaje y territorio*. Madrid: Abada.
- Marcus, Lars (2010). “Spatial Capital and how to measure it – an outline of an analytical theory of urban form”. *The Journal of Space Syntax*, vol. 1, n° 1.
- Marcus, Lars y Legeby, Ann (s/r). “The Need for Co-Presence in Urban Complexity—Measuring Social Capital Using Space Syntax”. *Urban Space and Social, Economic and Cultural Phenomena*, KTH, Stockholm, Sweden. Disponible en http://www.sss8.cl/media/upload/paginas/seccion/Marcus_Legeby_SSS8_120103_pdf.pdf
- Martínez de Pisón, Eduardo (2009). *Miradas sobre el paisaje*. Madrid: Biblioteca Nueva.
- Merlin, Pierre (1984). *La planification des transports urbains: enjeux et méthodes*. París: Masson.
- (1996). “Los factores de una política de transporte urbano”. En Montezuma, Ricardo (ed.). *El transporte urbano: un desafío para el próximo milenio*. Bogotá: CEJA-INJAVIU.
- Modenes, Juan (2008). “Movilidad espacial, habitantes y lugares: retos conceptuales y metodológicos para la geodemografía”. *Estudios geográficos*, vol. LXIX, n° 264, enero-junio, pp. 157-178.
- Montezuma, Ricardo (2003). “Ciudad y Transporte. La movilidad urbana”. En Balbo, Marcelo; Jordán, Ricardo y Simioni, Daniela (compils.). *La ciudad inclusiva*, Santiago de Chile: CEPAL.
- Narvárez, Laura; Penn, Alan y Griffiths, Sam (2012). “Configurational Economies: The Value of Accessibility in Urban Development”. *International Transaction Journal of Engineering, Management, & Applied Sciences & Technologies*, vol 3, n° 3.
- Novick, Alicia y Caride, Horacio (1990). “Ciudad versus área metropolitana. Notas para una historia de Buenos Aires”. *Document de travail MOST*, n° 37, Projet *Les mots de la ville. Amérique latine: Les discours techniques et savants de la ville dans la politique urbaine*, pp. 25-35. Disponible en <http://unesdoc.unesco.org/images/0011/001160/116099Mo.pdf>

- Palma Arce, Carolina y Soldano, Daniela (2010). “Capital espacial y movilidad cotidiana en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Una propuesta analítica y empírica”. En Rofman, Adriana (compil.). *Sociedad y territorio en el conurbano bonaerense. Un estudio de las condiciones socioeconómicas y sociopolíticas de cuatro partidos: San Miguel, José C. Paz, Moreno y Morón*. Los Polvorines: UNGS.
- Palma Arce, Carolina (2012). *Movilidad y acceso al trabajo*. Tesis de Maestría en Metodología de la Investigación Social. UNTREF-Boloña.
- Perelman, Mariano (2012). “Acá nos conocemos todos. La venta ambulante en los trenes de Buenos Aires”. VII Jornadas de Sociología, Universidad Nacional de General Sarmiento, Los Polvorines, 24 y 25 de abril.
- Pérez, Verónica (2014). “Viajar en la ciudad: movilidad, padecimiento y disconformidad entre los pasajeros de transporte ferroviario del área metropolitana de Buenos Aires”. *Argumentos. Revista de crítica social*, n° 16, pp. 315-343.
- Pérez, Verónica y Rebón, Julián (2012). *Las vías de la acción directa*. Buenos Aires: Aurelia Rivera.
- Persson, Olle y Ellegård, Kajsa (2011). “Torsten Hägerstrand in the Citation Time Web”. *The Professional Geographer*, vol. 64, n° 2.
- Pérez, Pedro (2004). “La configuración metropolitana de Buenos Aires: expansión, privatización y fragmentación”. *Realidad Económica*, n° 208. Disponible en http://www.academia.edu/25110097/Las_heterogeneidades_en_la_producci%C3%B3n_de_la_urbanizaci%C3%B3n_y_los_servicios_urbanos_en_Am%C3%A9rica_Latina
- (2009). *Buenos Aires, la formación del presente*. QUITO: OLACCHI.
- Pred, Allan (2005). “Hägerstrand matters: life(-path) and death matters-some touching remarks”. *Progress in Human Geography*, vol. 29, n° 3, pp. 328-332.
- Prévôt-Schapira, Marie France (2001). “Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades”. *Perfiles Latinoamericanos. Revista de FLACSO*, n° 19, diciembre, pp. 33-56.
- (2002). “Buenos Aires en los ‘90: metropolización y desigualdades”. *EURE*, vol. 28, n° 85, pp. 31-50.

- Pujadas, Joan (2012). “Itinerarios metropolitanos: policentrismo, movilidad y trayectorias personales en la ciudad porosa”. *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. xvii, n° 968, marzo.
- Reguillo, Rossana (ed.) (2001). *Lotería urbana: un juego para pensar la ciudad*. Guadalajara: ITESO.
- Rérat, Patrick y Lees, Loretta (2011). “Spatial capital, gentrification and mobility: Evidence from Swiss core cities”. *Transactions of the Institute of British Geographers*, vol. 36, n° 1, pp. 126-142.
- Rodríguez Vignoli, Jorge (2008). “Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina”. *EURE*, vol. 34, n° 103, pp. 49-71.
- Salerno, Bruno (2012). “Una aproximación a la oferta de transporte público en las urbanizaciones informales de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires”. *Transporte y Territorio*, n° 6, pp. 84-105. Disponible en <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/276/254>
- Saraví, Gonzalo (2008). “Mundos aislados: segregación urbana y desigualdad en la Ciudad de México”. *EURE*, vol. 34, n° 103, pp. 93-110.
- Segura, Ramiro (2012). “Elementos para una crítica de la noción de segregación residencial socio-económica: desigualdades, desplazamientos e interacciones en la periferia de La Plata”. *QUID 16*, n° 2, pp. 106-132.
- Sheller, Mimi y Urry, John (2006). “The New Mobilities Paradigm”. *Environment and Planning A*, vol. 38, n° 2, pp. 207-226.
- Silva, Armando (1992). *Imaginario Urbanos. Bogotá y São Paulo: cultura y comunicación urbana en América Latina*. Colombia: Tercer Mundo Editores
- (2008). *Los imaginarios nos habitan*. Quito: OLACCHI.
- Soja, Edward (1985). “La espacialidad de la vida social: hacia una re teorización transformativa”. En Derek, Gregory y Urry, John (compil.). *Social Relations and Spatial Structures*. Londres: Macmillan (Traducción: H. A. Torres).
- (2010). *Seeking Spatial Justice*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

- Soldano, Daniela (2008). "Vivir en territorios desmembrados. Un estudio sobre la fragmentación socio-espacial y las políticas sociales en el Área Metropolitana de Buenos Aires (1990-2005)". En Ziccardi, Alicia (compil.). *Procesos de urbanización de la pobreza y nuevas formas de exclusión social. Los retos de las políticas sociales de las ciudades latinoamericanas del siglo XXI*. Bogotá: Siglo del Hombre Editores-CLACSO-CROP.
- (2013). "Confinamientos, movilidad e intercambios. Una investigación sobre las condiciones y los modos de vida en la periferia del Gran Buenos Aires". En Carman, María; Vieira da Cunha, Neiva y Segura, Ramiro (coords.). *Segregación y diferencia en la ciudad*. Quito: FLACSO-Sede Ecuador-CLACSO-Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda.
- Suárez, Ana y Palma Arce, Carolina (2010). "Condiciones de vida en el conurbano bonaerense". En Rofman, Adriana (compil.). *Sociedad y territorio en el conurbano bonaerense*. Los Polvorines: UNGS.
- Suárez Lastra, Manuela y Delgado Campos, Javier (2007). "Estructuras y eficiencia urbanas. Accesibilidad a empleos, localización residencial e ingresos en la ZMCM, 1990-2000". *Economía, Sociedad y Territorio*, vol. 6, n° 23, México.
- Suárez, Manuel; Ruiz, Naxhelli y Delgado, Javier (2015). "Desigualdad, desarrollo humano y la consolidación urbano-regional en México". *EURE*, vol. 38, n° 115, septiembre, pp. 73-93.
- Susino, Joaquín y Martínez Resendi, Juan (2010). "Movilidad cotidiana por trabajo en el análisis de la estructura territorial: Andalucía y centro de México". *Papeles de Población*, vol. 16, n° 66, México, Toluca. Disponible en http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-74252010000400006
- Svampa, Maristella (2001). *Los que ganaron: la vida en los countries y barrios cerrados*. Buenos Aires: UNGS-Biblos.
- Tavares da Silva, Erica (2012). *Estructura urbana y movilidad en las metrópolis*. Observatorio Das Metropoles, IPPUR-UFRJ. Río de Janeiro: Letra Capital.
- Torres, Horacio (2001). "Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990". *EURE*, vol. 27, n° 80, pp. 33-56.
- Ullman, Edward (1956). "The Role of Transportation and the Basis for Interaction". En Thomas, William (ed.). *Man's Role in Changing the Face of the Earth*, pp. 862-880. Chicago: University of Chicago Press.

- Urry, John (2000). *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-first Century*. London: Routledge.
- Vasconcellos, Eduardo Alcântara (2010). *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*. Bogotá: Corporación Andina de Fomento. Disponible en https://www.caf.com/media/3155/An%C3%A1lisis_movilidad_urbana.pdf
- Vidal-Koppmann, Sonia (2007). “La expansión de la periferia metropolitana de Buenos Aires. ‘Villas miseria’ y ‘countries’: de la *ghettización* a la integración de actores en el desarrollo local urbano”. *Actas IX Coloquio Internacional de Geocrítica*, Porto Alegre.
- White, H. (1977). “The Geographical Approach to Transport Studies”. *Discussion Papers in Geography*, n° 1.
- Ziccardi, Alicia (compil.) (2008). *Procesos de urbanización de la pobreza y nuevas formas de exclusión social. Los retos de las políticas sociales de las ciudades latinoamericanas del siglo XXI*. Bogotá: Siglo del Hombre, CLACSO-CROP.
- Zusman, Perla (2011). “Edward W. Soja. La perspectiva postmoderna de un geógrafo radical”. *Investigaciones Geográficas*, n° 74, pp.128-130. Disponible en <http://www.redalyc.org/pdf/569/56919176011.pdf>

Capítulo 2

Estructura urbana, transporte y movilidad en la Región Metropolitana de Buenos Aires

Andrés Borthagaray y Daniela Natale

Buenos Aires y su área metropolitana cuentan con una estructura de transporte que, a pesar de sus dificultades y deficiencias de servicio (en cuanto a calidad, frecuencia, prestación, etcétera), permite articular soluciones eficaces en términos económicos, ambientales y sociales. Aunque se considera eficiente en comparación con otras regiones metropolitanas con características similares, que no tienen un sistema tan amplio de colectivos o con un sistema de subterráneos, esta estructura, legado de distintas épocas de expansión, se encuentra en un proceso de transformación que afecta la experiencia cotidiana de movilidad, con diferencias importantes entre distintos sectores de la población.

Una mirada histórica a la expansión de la mancha urbana muestra con claridad cómo la estructura de transporte y el asentamiento de población en torno a las vías férreas y a las áreas cercanas a tranvías y colectivos, fue modelando la estructura espacial metropolitana. En un comienzo (entre fines del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX), la estructura urbana mantuvo una relación relativamente armónica con el ferrocarril, pero no tanto con las rutas nacionales que atravesaban los distintos centros urbanos. Con posterioridad (a partir de la década de 1970 y con nuevo impulso a partir de la década de 1990 del siglo pasado), esta relación entre estructura urbana y transporte se volvió por completo conflictiva a medida que aumentó la velocidad de los desplazamientos y las rutas se convirtieron en autopistas. Así, las viejas centralidades alrededor de las estaciones ferroviarias quedaron estancadas comparadas con las nuevas, con usos degradados y segregadas espacial y socialmente, en relación con las áreas de

centralidad típicas de los nuevos ejes viales. Claro ejemplo de esto es la nueva centralidad del partido de Pilar –zona que integra el área testigo del trabajo de campo de esta investigación– en el kilómetro 53 de la Autopista Panamericana, donde se desarrolló un centro comercial y de servicios para altos estratos sociales, ya que la forma predominante de llegada es a través del automóvil particular.

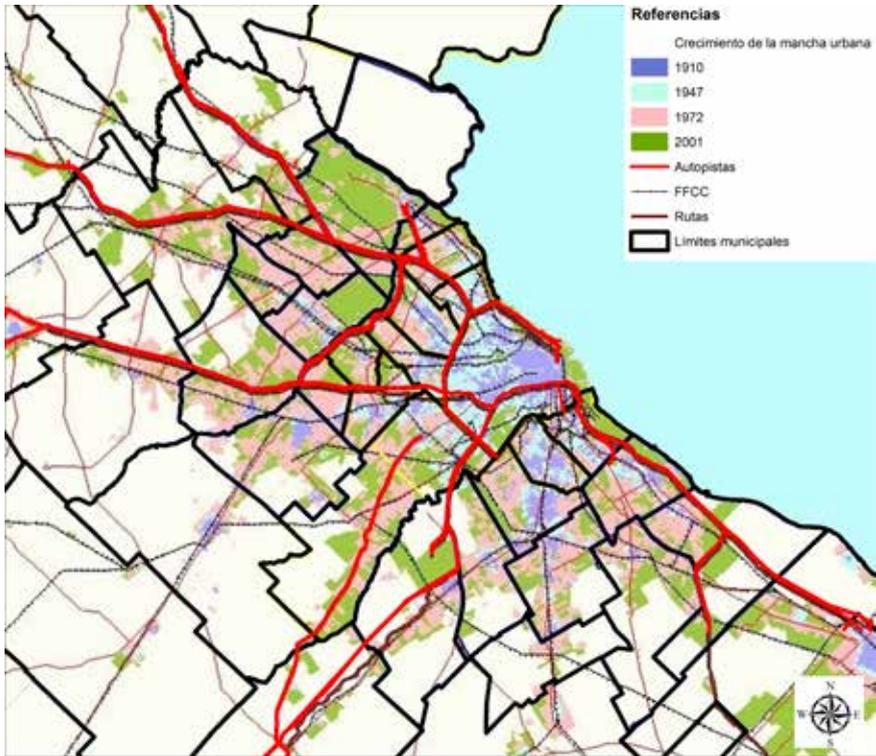
Una vez que se construyeron los nuevos accesos a Buenos Aires (a mediados de la década de 1990), la ocupación del territorio se disparó. Esta relación se puede leer desde el punto de vista macro, es decir, analizando la región en su conjunto, pero también desde una mirada micro, observando lo que sucede en cada uno de los partidos que la componen, a partir de la evolución de las calles y de las infraestructuras que permiten (o no) la movilidad de los residentes.

Este capítulo tiene por objeto aportar elementos para la comprensión de esta relación. En primer lugar, reflexiona acerca del rol de la movilidad en la configuración histórica del espacio metropolitano. En segundo lugar, propone un breve análisis de la estructura del transporte metropolitano en el presente. Luego, realiza un breve recorrido por una selección de planes y estudios del último medio siglo, a escala regional o macro. Finalmente, destaca la importancia de la escala micro para el caso del municipio bajo estudio.

La configuración de la Región Metropolitana de Buenos Aires a través de la movilidad

La reconstrucción histórica de la configuración de la RMBA sobre la base del análisis de los patrones de movilidad, permite advertir tendencias que en parte son comunes a otras ciudades emplazadas en el seno de una gran extensión fértil, que crecieron como centros agrícolas, industriales y de servicios, como Chicago, París o Rosario. La importancia crítica del puerto –que permanece en la identidad porteña más allá de su evolución en varias unidades desconcentradas–, la red ferroviaria y fluvial que lo sirve, la prematura red de tranvías y subterráneos y luego un conjunto de accesos viales, fueron marcando hitos en la huella de crecimiento metropolitano. En efecto, hacia el final de la Primera Guerra Mundial dos factores habían cambiado la estructura del territorio. Primero, la creación de una extensa red de ferrocarriles y tranvías, que permitió llegar de modo cotidiano en tiempos reducidos a sitios donde antes era impensado; luego, el desarrollo urbano en torno a las estaciones de ferrocarril.

Mapa 1. Crecimiento de la mancha urbana 1910-2001 y vialidades



Fuente: elaboración propia con base en Laura Reboratti (2011). Observatorio del Conurbano Bonaerense, ICO UNGS.

Así, la estructuración de las trazas de los ferrocarriles fue central en la conformación del territorio, ya que a lo largo de sus ejes se fue desarrollando el acelerado proceso de urbanización (ver mapa 1). Cada estación ferroviaria fue generando un núcleo poblacional o acelerando el desarrollo de los ya existentes. Dichos núcleos se ampliaron progresivamente por la articulación entre el ferrocarril y redes más capilares de articulación local: primero tranvías y luego colectivos. Como ejemplo podemos citar la estación terminal Once del Ferrocarril Sarmiento, donde se combina este sistema con múltiples líneas de colectivos, la estación Plaza Miserere de la línea A de subterráneos, y la estación Once de la línea H; y también un conjunto de centros de intercambio de diferente escala en toda la red.

Entre 1890 y 1940 se da un ciclo expansivo del territorio, producto del proceso previamente explicado, motorizado por la llegada del ferrocarril. Este crecimiento fue signado por la presencia de inmigración europea (sobre todo española e italiana), que fue asentándose en barrios centrales y periféricos a la ciudad, accediendo a loteos populares y así a la vivienda propia. Este proceso podría denominarse como creación de la primera periferia.

La segunda periferia se formó entre 1940 hasta 1970 aproximadamente, con un proceso de migración interna, al completarse en forma paulatina los espacios intersticiales presentes entre los ejes de las vías férreas (Gómez Pintus, 2013), gracias a la expansión de las líneas de colectivos, que permitieron llegar a sitios con loteos a bajo costo.

Acompañando estos procesos de urbanización de la periferia metropolitana, se dio un proceso de cambio de la gestión del transporte (Torres, 2006). Los ferrocarriles y los subterráneos pasaron a estar en manos del Estado, y se crearon pequeñas empresas privadas que gestionaban las líneas de colectivos. En un principio este modelo trajo aparejadas ciertas mejoras, pero luego el sistema quedó estancado.

De este modo se configuraron tres ejes de crecimiento en función de la red de ferrocarriles: el eje norte, con el ferrocarril Mitre (y sus ramales) y el ferrocarril Belgrano Norte; el eje noroeste y oeste, con el ferrocarril San Martín, el ferrocarril General Urquiza y el Sarmiento; el eje suroeste y el sur, con el ferrocarril Roca y sus ramales.

Cada uno presentó, ya desde su configuración inicial, diferencias marcadas en cuanto a los usos del suelo, su estructura urbana y las características socioeconómicas de la población usuaria. Mientras que el eje norte tuvo y tiene una impronta más residencial, con una población en la que predominan las clases media-alta y alta, el eje norte-oeste se caracterizó por albergar a residentes de nivel socioeconómico medio y por una mayor mixtura de usos (residencial, comercial e industrial). A medida que avanzó la traza de los ferrocarriles del eje oeste, fue haciéndose evidente un cambio en los niveles socioeconómicos de la población, siendo un claro ejemplo de ello la estratificación social medio-baja y baja de las populosas periferias en los partidos de Jose C. Paz y Moreno. El eje sur se caracterizó por la mixtura de usos (industrial y residencial) y por su población predominantemente de clase media y baja.

Torres (2006) divide esta nueva configuración en dos zonas bien definidas: norte y sur. La expansión estuvo caracterizada por las denominadas “zonas malas”, es decir, las que condensaban los peores indicadores socioeconómicos,

en el área sur y sur-oeste, y las “zonas buenas”, las que presentaban indicadores socioeconómicos superiores a la media, en el área norte y noroeste.

Buenos Aires tuvo un crecimiento urbano prematuro con respecto a otras grandes ciudades latinoamericanas en tiempos previos a la motorización masiva. Este desarrollo atravesó diferentes períodos, políticas y procesos: el del impulso a la red vial, el del desarrollo de la industria automovilística y el de los procesos de privatización –bajo distintas formas de concesión– y posteriores reestatizaciones del servicio ferroviario.¹

No obstante este impulso inicial, las líneas ferroviarias quedaron estancadas desde principios del siglo xx, cuando Buenos Aires tenía dos millones de habitantes y hasta el presente, en el que su población metropolitana asciende a 15 millones. Los altibajos en la gestión y la discontinuidad de las políticas, la presencia de criterios dispares sobre las tarifas, los atrasos en inversiones y problemas graves en el cumplimiento de las frecuencias, tanto en el servicio de pasajeros como en el de cargas, llevó a un largo y lento deterioro del servicio. Con todo, los ferrocarriles siguieron cumpliendo un rol importante, especialmente en el transporte de pasajeros. Por otro lado, fue creciendo el parque automotor, con una industria basada en empresas multinacionales. Ejemplo de ello fue el emplazamiento de la planta de la Mercedes Benz, primera usina fuera de Alemania construida hace más de 60 años.²

El último proceso de extensión, consolidación y densificación de la RMBA fue producto de la ampliación de la red de autopistas urbanas. Iniciado en los años 1970 y con una extensión en los noventa marcó la transición hacia el automotor en detrimento del transporte ferroviario, cuya infraestructura se deterioró por falta de inversiones y mantenimiento, lo que fue consolidando una estructura urbana muy diferente de la histórica.

La RMBA sufrió grandes cambios territoriales en esta etapa, que llevaron a su expansión en los espacios intersticiales entre las líneas férreas, pero adoptando otra morfología de asentamientos (Blanco, 2002). Los principales cambios fueron: modificación de los patrones de localización de la industria, reactivación parcial del mercado inmobiliario (para altos estratos) y conformación de un

¹ Para un análisis detallado de estos vaivenes, véase el dossier “Políticas ferroviarias, territorios y movilidades: experiencias en Argentina e Italia”, de la revista *Transporte y Territorio*, nº 10, 2014, especialmente el trabajo introductorio de Kralich y Blanco y los artículos de Schwetzer y Gutiérrez.

² http://www.mercedes-benz.com.ar/content/argentina/mpc/mpc_argentina_website/es/home_mpc/passengercars/home/world/mb_argentina/historia_MB_argentina.html. Fecha de consulta: 22/1/2013.

patrón de expansión urbana residencial más complejo y diversificado. En efecto, el crecimiento residencial se dividió principalmente entre las urbanizaciones cerradas y clubes de campo para los sectores de alto poder adquisitivo, y villas y asentamientos donde se alojaron los sectores populares, mientras que la ciudad tradicional no mostró cambios significativos. Este conjunto de cambios facilitó el proceso de reactivación selectiva del mercado inmobiliario, aumentando en forma significativa el consumo de suelo por habitante, en especial en los sectores de altos ingresos (Angel, 2012).

A pesar de la pregonada voluntad política de priorizar el transporte público, en los hechos los niveles de inversión en materia vial superaron ampliamente las inversiones en materia ferroviaria (Foro Ferroviario, 2012). La combinación de funciones en diferentes centralidades –una de las grandes ventajas del modelo de ciudad compacta tradicional, que todavía permite que los niveles de congestión tengan diferencias con ciudades similares o aun más pequeñas– se vio acompañado de manera progresiva por una especialización en grandes superficies destinadas a una sola actividad, o una diferenciación entre centralidades tradicionales y nuevas, según los niveles de ingreso.

En el presente la mayoría de las zonas de la conurbación presentan una mezcla de población con distintas rentas, incluidas zonas del centro y zonas residenciales de la periferia. No obstante esta heterogeneidad, hay predominio de un sesgo diferencial entre los ejes que estructuran la conurbación: en el norte, población de renta alta, en el oeste, de renta media y en el sur, de renta baja.

La estructura espacial y el transporte metropolitano en el presente

Los datos sobre el sistema de transporte de la RMBA son conocidos: siete líneas de ferrocarril, seis líneas de subterráneo, 340 líneas de colectivos. Desde el punto de vista de la oferta, dicho sistema cuenta con más de 800 kilómetros de red ferroviaria metropolitana (20% electrificado), 259 estaciones, cinco terminales en el centro de la región, unas 10.000 unidades de colectivo en alrededor de 100 líneas (en la jurisdicción nacional), y casi 50 kilómetros de subterráneo, si se consideran las ampliaciones en curso y la extensión en el Premetro (INTRUPUBA, 2010).

Asimismo, sobre la base de modelos de otras ciudades de la región, se ha incorporado un sistema de prioridades en la circulación con los sistemas de carriles exclusivos o *Bus Rapid Transit* (BRT). Este sistema de transporte es heterogéneo

desde su concepción, ya que se adapta a la infraestructura y a los vehículos existentes en cada ciudad que desee implementarlo (CEPAL, 2012). Los dos sistemas emblema (Bogotá y Curitiba) tienen en común ciertas características en sus BRT, que según la literatura especializada son las habitualmente consideradas como ideales: estaciones cerradas, unidades biarticuladas con sus puertas al nivel de las plataformas de espera, una estructura de corredores troncales y alimentadores y la utilización de carriles exclusivos (aunque no en todo su recorrido). Frente al sistema tradicional de BRT “cerrado”, el que se viene desarrollando en Buenos Aires es “abierto”. La ventaja de este último modelo –señalada por Herce (2015)–, es que permite una mayor integración a la ciudad, adaptación al sitio y menos transbordos. Hoy, los ejes del sistema adoptado, denominado “Metrobus”, tienden a expandirse en los diferentes puntos cardinales.

Ya dijimos que la estructura vial de la RMBA tiene la configuración de una grilla fundacional ampliada (Gorelik, 1998) hacia los diferentes puntos cardinales que articula el ferrocarril con un sistema de rutas y autopistas. Si bien de manera ideal se pretende la existencia de una jerarquía entre el Estado nacional, el provincial y los municipios, en la práctica, cada modo y cada jurisdicción manejan las decisiones de acuerdo con su competencia. Incluso en el seno de cada una ha sido históricamente difícil lograr una visión intermodal de las decisiones en infraestructura (Agosta, 2013).

Los modos de transporte con los que cuenta la RMBA son el tren, el subte, y los colectivos de distinta jurisdicción. Estos modos muchas veces se articulan para formar grandes centros de intercambio modal, como son las estaciones terminales de ferrocarril, que combinan con los subterráneos o con las diferentes líneas de colectivo, con tarifas accesibles que permite el acceso a amplios sectores sociales, aunque con tasas elevadas de subsidios. Este tema viene generando un importante debate, fundamentalmente en lo que concierne al problema de los gastos operativos e inversiones en el sector. Las posiciones más críticas señalan los problemas derivados de subsidiar a la oferta a través de un aporte creciente de fondos, que no siempre llega en forma adecuada al beneficiario final, y que se realiza con independencia de la calidad del servicio.

Desde el punto de vista de la estructura urbana, una parte significativa de las calles de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) es caminable y vital, como ocurre en pocas ciudades de su envergadura en la región. En una parte de igual importancia de las calles y avenidas, la circulación en automóvil convive con otros modos de desplazamiento de forma relativamente armoniosa. Ante la mayor congestión generada por el crecimiento exponencial del parque automotor, las diferentes jurisdicciones han reivindicado el rol del transporte

público y han tomado decisiones al respecto. Pero a la hora de llevar las decisiones a la práctica, no han tenido el mismo margen de maniobra para mejorar el transporte público que para aumentar la infraestructura vial.

Distinta es la situación en varios puntos de la RMBA, donde el espacio público destinado a la circulación de los peatones queda relegado en importancia con respecto a la calle, dando así más centralidad al automóvil y a las diferentes líneas de colectivos. Un ejemplo de esto es el territorio de esta investigación. En la estación de José C. Paz, especialmente en el intercambio modal del ferrocarril San Martín, se llevó a cabo una obra de infraestructura de envergadura (un túnel por debajo de las vías del ferrocarril) que resolvió ciertos problemas de circulación de los diferentes modos de desplazamiento motorizados, pero continúa estando presente la problemática de circulación de los peatones.³

Desde el punto de vista de la demanda,⁴ hoy es posible conocer en profundidad una serie de datos importantes a partir de la encuesta de movilidad domiciliaria del año 2010 (ENMODO), que será descripta posteriormente. Dicho estudio nos permite saber que un tercio de los hogares cuenta con uno o más vehículos, que existe una tendencia a una mayor movilidad en los quintiles con mayor nivel de ingresos, así como la importancia del colectivo como medio dominante. Además, ofrece una serie de datos desagregados por género, edad, nivel de educación, actividad, tipo de hogar y municipio de residencia. Sobre los desplazamientos, la ENMODO arroja que un 40% se produce dentro de la ciudad o desde el Gran Buenos Aires hacia la CABA, y que estos tienen por principales motivos el trabajo (37,4%) y el estudio (25%), a los que se suman: “Dejar, recoger o acompañar a miembro del hogar a centro educativo” (8,8%), compras (7,4%), trámites (4,7%) y salud (4,2%).

A fin de dotar al servicio público del transporte de las características de un sistema integrado se creó, por Decreto 1359/2014 del Poder Ejecutivo Nacional y en el marco de un préstamo del Banco Mundial, una Autoridad del Transporte Metropolitano, que ratifica un convenio tripartito Nación-Provincia-Ciudad, aunque todavía sin capacidad operativa y con competencias parciales.

En tiempos recientes se han desarrollado algunas innovaciones, que si bien no son suficientes para la integración total del sistema de transporte, representan iniciativas que se dirigen en dicho sentido. El sistema único de boleto electrónico (SUBE) permite disminuir tiempos de subida, problemas de seguridad y problemas de cambio en el pago. Además, permite contar

³ El tema del túnel y sus impactos será trabajado en el capítulo 5.

⁴ Con “demanda” nos referimos a los usuarios de los diferentes modos de transporte público.

con datos para el análisis y diagnóstico del sistema de transporte. Junto con esta medida, se registran en la actualidad un conjunto de cambios en el sistema: la baja en la edad promedio de las flotas de colectivos de jurisdicción nacional (en 2014 era de 3,8 años frente a 8,3 en 2005 –CNRT, 2014–), una relativa puesta en agenda de los temas de seguridad vial con la creación de una Agencia Nacional, la renovación, luego de graves accidentes, de parte de las formaciones ferroviarias suburbanas, la creación de programas de formación de especialistas mediante cursos de posgrado en transporte (Banco Mundial, UBA) y, más recientemente, una agenda de segunda generación en las prioridades de circulación al transporte público, con la incorporación de sistemas tipo BRT o Metrobús en distintos puntos cardinales. Existe también una progresiva jerarquización, todavía limitada a lugares muy centrales, de infraestructura para circular a pie o en bicicleta (Ortiz, 2013). Asimismo, dos factores intervinieron en el sector: los niveles de recursos públicos asignados al sistema de movilidad que han estado entre los más altos en décadas y un crecimiento general del poder adquisitivo, con su correlación en cifras récord de ventas de automóviles y motos.

Sin embargo, estos datos de crecimiento conviven con un conjunto importante de problemas estructurales y de gestión: la congestión creciente derivada del aumento del parque de transporte automotor; una estructura urbana dispersa, inducida por la combinación entre el sistema aumentado de accesos viales y la reducción de los servicios ferroviarios; una saturación de la red vial y una subutilización de la red ferroviaria y fluvial; la persistencia de altas tasas de siniestralidad (Vasconcelos, 2012), como lo expresan tanto datos de la Agencia gubernamental como los de ONG, tales como Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV); una baja productividad de los recursos públicos en el sector y una institucionalidad todavía débil o insuficiente para atender la complejidad del área metropolitana; un balance público-privado aún no resuelto en términos del interés público de largo plazo; y, como ocurre en otras ciudades latinoamericanas, un problema de coherencia entre diferentes políticas sectoriales.

Por último, como se trabajó en el capítulo 1, algunos geógrafos y urbanistas vienen desarrollando una perspectiva de investigación sobre la movilidad en relación con la educación y la salud, que aporta nuevas dimensiones al análisis de la relación entre oferta y demanda. Por ejemplo, el trabajo de Andrea Gutiérrez (2009), que se centra en la existencia de desplazamientos inútiles que podrían evitarse con una planificación adecuada e integral, ha demostrado que no se trata solo de acceder físicamente al servicio, sino de que el acceso sea eficiente.

El espacio de la movilidad a través de diferentes estudios y planes

Desde los años cincuenta, diferentes planes urbanos surgidos de un conjunto de iniciativas gubernamentales tomaron total o parcialmente a la RMBA y a sus problemas de movilidad como centro de sus preocupaciones. No obstante, en la mayor parte de los casos, tuvieron impactos de corte más bien diagnóstico que de acción regulatoria e intervención efectivas. Adicionalmente, cuando se tomaron decisiones claves y con enormes consecuencias sobre el territorio –como la licitación de autopistas de 1977 o el plan de accesos viales a Buenos Aires a principios de la década del noventa–, estas corrieron por un canal ajeno al de los planes. De hecho, de las ciudades de su talla en América Latina, Buenos Aires es la que presenta mayor subdesarrollo a nivel institucional.

A pesar de su escaso impacto, se considera importante abordar la descripción de estos planes en una investigación sobre movilidad, ya que dan cuenta de las distintas formas de planificar la ciudad en cada momento histórico. Y además, muchas de sus propuestas, aunque fragmentarias o desvirtuadas, siguen vigentes hoy en día. A continuación se describen someramente estas iniciativas.

El Plan Regulador OPRBA (Oficina del Plan Regulador de Buenos Aires)

Concebido entre 1958 y 1962, este “plan director” para Buenos Aires fue desarrollado por un equipo de arquitectos, sociólogos, ingenieros, economistas y abogados, con propuestas específicas para la ciudad y una sección dedicada a la Región Metropolitana. Tuvo una ambición singular entre todos los que fueron presentados en el último medio siglo. En efecto, influenciado por el plan de Londres de 1944, dicho plan exhibe un inusual pragmatismo en la propuesta de ciudades intermedias como polos de desarrollo para los centros urbanos ya existentes de la región. Además, propuso una serie de autopistas y ensanche de avenidas, pero con un trazado innovador en relación al ferrocarril. Desde el punto de vista del espacio público, se destaca el impulso al modelo que dio lugar al Código de Planeamiento de 1977, esto es: ofrecer pulmones frente a la alta densidad que iba adquiriendo el tejido urbano con una gran importancia a las centralidades. Las propuestas metropolitanas tuvieron menor posibilidad de aplicación por tratarse de una iniciativa desde la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, aunque se intentaba consolidar núcleos de crecimiento en ciudades existentes.

El Esquema Director Argentina 2000

Desarrollado bajo la dirección del arquitecto Ballester Peña, el Plan de 1969 “Organización del Espacio de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Esquema Director Año 2000” tuvo un contexto institucional bien distinto del anterior. Formulado bajo un gobierno autoritario, inspirado en parte en el plan de París de los sesenta (Schéma directeur d’aménagement et d’urbanisme de la région de Paris, 1965), se concentró más claramente en la región metropolitana propiamente dicha. La propuesta giraba en torno a la construcción de una Red Expresa Regional (RER) como rasgo diferencial. Sin embargo, pocas de sus acciones se llevaron a la práctica. Algunas críticas hicieron hincapié en los costos de las propuestas (Suárez, 1985); otras, en que se concentraba en el crecimiento del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) hacia el Norte-Sur, subestimando, como se señala en estudios posteriores, la expansión y desarrollo hacia el Oeste, que fue sin duda uno de los fenómenos más explosivos en las décadas que siguieron.

Estudio Preliminar del Transporte para la Región Metropolitana, 1971

Se trata de un estudio muy citado, en parte por el tiempo que tomó la renovación de trabajos de ese género y en parte por la ausencia de un Plan de Transporte Metropolitano. El estudio planteaba la extensión de infraestructuras existentes, nuevas líneas subterráneas, una Red Expresa Regional (RER), y autopistas en la ciudad y el conurbano. Fue publicado en dos volúmenes, en 1972 y 1973, como continuidad del plan de 1969.

Plan de Autopistas, 1977

En el código de planeamiento urbano para la ciudad, en 1977, aparecía una sección 6 de consecuencias muy duraderas, luego actualizadas con ciertas modificaciones en la que se definía el sistema vial. El llamado Plan de Autopistas fue objeto de una licitación pública internacional, adjudicada en 1978. La propuesta de tendido de autopistas era distinta a la de los planes anteriores (Suárez, 1980 y 1985). Si bien varias de las que formaban parte de la red planeada nunca fueron construidas, una parte importante llegó a concretarse.

Ley 8912, Ordenamiento Territorial y uso del suelo de la provincia de Buenos Aires, 1977

Promulgada durante el gobierno de facto, dicha ley contemplaba una proyección del eje fluvial industrial de La Plata, Buenos Aires y Rosario hacia el sur de la provincia de Entre Ríos y hacía algunas estimaciones acerca de cómo inducir las localizaciones, aunque advirtiendo las dificultades, y señalando las limitaciones del crecimiento desordenado y rápido de la región metropolitana. La normativa proponía el desarrollo Norte-Sur, promoviendo la movilidad lineal a lo largo de la costa. También proponía preservar áreas rurales e inducir la localización de ciertas actividades comerciales, como la industria automotriz. La norma tuvo efectos operativos, sobre todo en los municipios.

Red de accesos a Buenos Aires (1992-1994) y privatización de los ferrocarriles

Forma parte de un conjunto de reformas de principios de la década de 1990, en el marco de privatizaciones y concesiones, aunque en este rubro es continuidad directa de normativa alrededor de la red de autopistas de 1977 y 1978. De algún modo, como ocurrió en las décadas de 1960 y 1970, algunas de las transformaciones más radicales no venían inscriptas en los planes, sino en decisiones administrativas que pasaron directamente a la ejecución. Así, la construcción de un sistema de accesos por peaje a la ciudad produjo en el corto plazo una reducción de los tiempos de acceso, y en el largo plazo una presión inmobiliaria de nuevos desarrollos, lo que, a su vez, generó una congestión importante en esos mismos accesos.

Las reformas cambiaron el sistema de administración tradicional de las rutas nacionales, incorporando un sistema de concesiones en los principales ejes. De hecho, introduce el peaje y una serie de prestadores en los diferentes accesos. La medida se adopta en el marco de la llamada Reforma del Estado, de un programa radical de privatizaciones y concesiones adoptado en la época, y está basado en el Decreto N° 2637 de fecha 29 de diciembre de 1992 y otros. A pesar de sucesivas ampliaciones, el Anexo I marca con claridad la estructura de esta norma y su impacto.

Por otra parte, la transformación del sistema ferroviario se combinó casi en paralelo con expectativas que solo se cumplieron parcialmente durante los primeros años de los nuevos programas, hasta fines de la década del noventa (Barbero *et al.*, 2012). Pero el impacto territorial fue muy profundo. Al cortar los servicios regulares para trenes de media y larga distancia, las posibilidades de articular localidades, acceder de un lado a otro a un precio accesible, la

permanencia de las viejas centralidades asociadas al ferrocarril y las propias fuentes de empleo fueron puestas en jaque.

Plan Urbano Ambiental Estudio 1998/2000 y Ley 2930, 2008, Ciudad de Buenos Aires

En sus distintas versiones, el texto del plan urbano ambiental hace foco en la problemática del transporte público y señala la importancia de la articulación entre la ciudad y su conurbación. También hace hincapié en las infraestructuras de transporte y movilidad como barreras urbanas que dificultan la integración social. La letra del plan pretende promover un sistema de transporte sustentable que potencie la intermodalidad, tienda a la expansión del uso de los medios públicos –en especial, de los medios guiados– mejorando la capacidad y calidad de los servicios, y desaliente el uso de los automotores privados, todo ello a efectos de mejorar las condiciones logísticas de movilidad, seguridad y calidad ambiental. Sin embargo, como en otros documentos de su género, la vinculación con decisiones operativas quedó muy difusa y las decisiones que se tomaron no necesariamente tuvieron relación con los lineamientos del plan.

Lineamientos para la Región Metropolitana, 2006

Elaborado por el gobierno de la provincia de Buenos Aires, este Plan construye escenarios y sugiere formas alternativas de gobernabilidad metropolitana. La movilidad y el transporte constituyen uno de los cuatro ejes urbano-ambientales en los que se estructura el diagnóstico del Plan. Entre los puntos críticos identificados se señala la falta de sistema de puertos de cargas, y de uno de pasajeros, la ausencia de un sistema de aeropuertos, la inexistencia de inter/intramodalidad, y el déficit de la estructura vial y ferroviaria. Entre las principales propuestas, los lineamientos estratégicos priorizan la creación o reformulación de agencias conjuntas que gestionen de manera integrada el transporte en la RMBA. Asimismo, propone la mudanza del puerto e impulsa la creación de un boleto único intermodal, como una forma de simplificar la gestión cotidiana de los viajes para los residentes.

Plan Estratégico Territorial, 2004

El comúnmente conocido como PET consiste en un plan federal puesto en marcha en 2004, cuyas metas se fueron ramificando en diversas líneas de acción.

El plan sistematiza la información sobre el transporte en el territorio nacional, reivindicando el rol del Estado en la planificación y en la construcción de consensos en las distintas jurisdicciones.

El PET apunta principalmente a la inversión en mejoras y creación de infraestructura de transporte para la integración regional. En su capítulo IV tiene un apartado para la RMBA, en el que pone el acento en una de sus dinámicas dominantes: los cambios en la estructura territorial de la ciudad tradicional, el deterioro del área céntrica compacta y la dispersión de las nuevas áreas urbanizadas, todo lo cual está consolidando una organización espacial difusa en la que conviven conflictivamente la ciudad integrada y urbanizaciones precarias.

Al hablar del modelo deseado del territorio, reitera algunos puntos generales: reestructurar el sistema portuario, su sistema de accesos y áreas de apoyo logístico; completar la red vial (de la radial a la concéntrica; continuar la Ruta Provincial 6 y el Camino del Buen Aire), fortalecer el sistema energético, reestructurar el espacio de la producción, reorganizar el sistema de transportes (nuevamente el boleto intermodal y el acento sobre los medios públicos), consolidar un sistema de centros y subcentros urbanos, conducir el crecimiento de la aglomeración (mediante normas de tejido), acotar el crecimiento de la mancha urbana, ocupar zonas vacantes mediante el modelo de ciudad jardín con núcleos centrales de densidad media, expandir las redes de agua y saneamiento, garantizar el manejo integral de cuencas, reformular las pautas de tratamiento de residuos, promover un sistema de parques metropolitanos, e implementar medidas de protección del borde periurbano.

Encuesta de movilidad domiciliaria 2009-2010 (ENMODO)

En el año 2006, la Secretaría de Transporte comenzó con una serie de estudios en distintas regiones metropolitanas del país. En primer lugar se llevó a cabo la investigación del Transporte Urbano Público de Buenos Aires, para continuar con la Encuesta de Movilidad Domiciliaria. Ambos estudios tuvieron como fin suplir la carencia de información cuantitativa (principalmente) y cualitativa sobre la movilidad en la Región. La Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires (INTRUPUBA) estuvo dirigida a la generación de información de base para la toma de decisiones. La encuesta de movilidad domiciliaria (ENMODO), también denominada Encuesta de origen y destino, 2009/2010, Movilidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires, es básicamente una encuesta de hogares, a partir de 22.000 casos. Abarca la ciudad

de Buenos Aires y 27 partidos del Gran Buenos Aires, más de 90% de la población metropolitana.

La estructura espacial de la movilidad en el nivel local

Si bien hay programas de mejoramiento de estaciones, de superación de pasos a nivel, propuestas de seguridad vial (a partir del fortalecimiento de una Agencia) y de mejor interfase entre los sistemas de transporte y los usuarios (con sistemas como el SUBE o boleto electrónico), la cuestión del espacio como estructurador del crecimiento, del sistema de calles y avenidas, de las intersecciones entre una red de infraestructura son temas aún tratados puntualmente y de forma no integral e incompleta.

Por ejemplo, un punto poco abordado es el de la relación entre las infraestructuras nacionales o regionales (como la red de accesos o los carriles prioritarios de BRT o Metrobús) y las redes locales. Este vacío relativo representa un problema porque es en este nivel donde se expresan cabalmente los conflictos de velocidades y se producen los accidentes tanto por choques como por los riesgos que suponen los cruces tradicionales para los peatones. Un ejemplo emblemático de esta convivencia compleja entre intervenciones de políticas se lee en cómo han ido evolucionando los criterios para el tratamiento de la Avenida 9 de Julio (ensanche de calzadas, cambios con el sistema de Metrobús) y de la Avenida General Paz (ensanche progresivo de calzadas, aumento de las distancias en los cruces transversales y, especialmente, para los peatones).

Cuando se comprende el conjunto de funciones de la calle –superando el tratamiento frecuentemente reduccionista acerca de su papel en la circulación– la calidad de las intervenciones aumenta. Seguimos en este punto la propuesta de Herce (2013) cuando sostiene que la calle –que representa un 30% de la superficie de la ciudad y un 80% del total de los espacios públicos urbanos–, tiene un conjunto de roles: espacio de intercambio y de articulación entre lo público y lo privado, soporte de las redes de infraestructura y de escurrimiento del agua de superficie, soporte vegetal y de la fauna urbana, estructurador del crecimiento, estacionamiento y circulación a través de un conjunto de modos: a pie, en bicicleta, en moto, en transporte público, en automóvil de carga y particular.

Así como en su momento la grilla anticipó un crecimiento de la ciudad más allá de sus límites, la red de calles y avenidas debe ser tratada en calidad de una

anticipación del crecimiento futuro y cumplir un rol igualmente crítico (Gorelik, 2013; Herce, 2013). En efecto, en general suele pensarse lo macro (los grandes flujos, las velocidades comerciales de circulación) y se desatiende la intervención micro, especialmente en la periferia de la ciudad. Se tiende a pensar en las grandes intervenciones longitudinales, que sirven a los principales flujos vehiculares y, últimamente, de sistemas de transporte público con prioridades o distintas variaciones de BRT (ejemplos: Av. Juan B. Justo, Ruta 3), pero la situación de quienes deben atravesar barreras cada vez más grandes suele quedar en cierto vacío de gobernabilidad y tratamiento.⁵ En los capítulos 3 y 4 se abordarán estos temas para el municipio bajo estudio en el contexto general de la RMBA.

Conclusiones

A pesar de las especificidades señaladas para Buenos Aires, la búsqueda de la ciudad mixta, los problemas de la vivienda masiva fuera de las oportunidades de la ciudad, los desafíos de gobernabilidad y la desigualdad son comunes a varias grandes metrópolis, donde las grandes metas de integraciones físicas, modales y tarifarias fueron y son componentes clave en las soluciones.

La nueva información disponible ofrece materia para la comprensión de diferentes cuestiones espaciales y experiencias cotidianas, tanto de la situación estructural como capilar en toda la región y ofrece la oportunidad de interpretarlos en un panorama mucho más rico. Los pasajes de escala, la gobernabilidad de los espacios de transición, el rol de las calles y avenidas, la calidad de la información, o el tratamiento de la infraestructura en los distintos barrios no son solamente cuestiones de recursos sino también de criterio.

Mientras la red vial creció, la red ferroviaria que servía a Buenos Aires cuando tenía dos millones de habitantes sigue más o menos intacta para servir a 15. Recién ahora recibe inversiones significativas, aun cuando se trata del medio más popular y más sustentable en términos ambientales. El Metrobús empieza a ser una solución intermedia, con resultados en el corto plazo, cuyo potencial será mayor en la medida en que pueda integrarse a la red más estructural de ferrocarriles y subterráneos y a la más capilar de colectivos tradicionales.

⁵ Como parte de una investigación sobre ese tema, tomando el ejemplo puntual del puente peatonal Scalabrini Ortiz, en el acceso a la Ciudad Universitaria, el Instituto para la Ciudad en Movimiento ha desarrollado un concurso nacional de ideas para estudiantes de arquitectura <http://socearq.org/2.0/2014/07/21/concurso-nacional-de-ideas-para-estudiantes-de-arquitectura-un-pasaje-una-ciudad/>. Fecha de consulta: 31/7/2015.

Una oferta amplia cubre la mayor parte de la región metropolitana. Sin embargo, es desigual en los tiempos de desplazamiento, en las oportunidades a las que unos y otros pueden acceder, en la vulnerabilidad a los accidentes viales, en la exposición a emisiones. Hay un desafío, a partir de un mejor conocimiento de la experiencia cotidiana de la movilidad, de ofrecer un marco en el que se puedan alinear inclusión, movilidad, energía y medio ambiente.

Bibliografía

- Abba, Artemio (2010). *Metrópolis argentinas. Agenda política, institucionalidad y gestión de las aglomeraciones urbanas interjurisdiccionales*. Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- Agosta, Roberto (2013). “La conexión Norte-Sur de Buenos Aires”. En Borthagaray, Andrés y Orfeuil, Jean Pierre (compils.). *La fábrica del movimiento. 16 casos de política pública en materia de movilidad urbana*. Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- (2013). “Conectividad transversal en Buenos Aires”. En Borthagaray, Andrés y Orfeuil, Jean Pierre (compils.). *La fábrica del movimiento. 16 casos de política pública en materia de movilidad urbana*. Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- Angel, Shlomo (2012). *Planet of Cities*. Cambridge: Lincoln Institute of Land Policy.
- Barbero, Jorge (2004). “Regulación y competencia en el mercado de transporte ferroviario”. En *Rieles con futuro. Desafíos para los ferrocarriles de América del Sur*. Unidad de Publicaciones de la CAF, Caracas. Disponible en <http://publicaciones.caf.com/media/1155/5.pdf>
- Blanco, Jorge (2002). *La red de autopistas de Buenos Aires y la reorganización del espacio metropolitano en la década de 1990. Estudio de caso: el Acceso Norte ramal Pilar*. Tesis de maestría. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires, agosto.
- Borthagaray, Andrés (2009). *¡Ganar la calle! Compartir sin dividir*. Buenos Aires: Infinito.
- Borthagaray, Andrés y Orfeuil, Jean Pierre (compils.) (2013). *La fábrica del movimiento. 16 casos de política pública en materia de movilidad urbana*. Buenos Aires: Café de las Ciudades.

- Cervero, Robert (1998). *The Transit Metropolis. A Global Enquiry*. Washington: Island Press.
- Chiozza, Elena (1983). “La integración del Gran Buenos Aires”. En Romero, José Luis y Romero, Luis Alberto (compils.). *Buenos Aires: historia de cuatro siglos*. Buenos Aires: Abril.
- Comisión Nacional Reguladora del Transporte (2014). *Transporte Automotor Urbano de Pasajeros*, Cuadro N° 1.2: Evolución de los indicadores operativos. En <http://www.cnrt.gov.ar/content/estadisticas/automotor>
- Dextre, Juan Carlos (coord.) (2008). *Vías humanas. Un enfoque multidisciplinario y humano de la seguridad vial*. Lima: Fondo Editorial PUC.
- (2013). “Los peatones son los más vulnerables de la ciudad: una mirada desde el punto de vista de la equidad”. En Borthagaray, Andrés y Orfeuil, Jean Pierre (compils.). *La fábrica del movimiento. 16 casos de política pública en materia de movilidad urbana*. Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- Figueroa, Oscar (2005). “Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina”. *EURE*, vol. xxxi, n° 94, diciembre, pp. 41-53. Disponible en http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612005009400003
- GCBA (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires) (1999). *Plan Urbano Ambiental*. Disponible en http://www.buenosaires.gob.ar/areas/planeamiento_obras/copua/plan_urbano_ambiental.php
- (1999). *La Ciudad de Buenos Aires en el Sistema Metropolitano*. Buenos Aires: GCBA-FADU.
- Gómez Pintus, Ana (2013). *Las formas de la expansión. 1910-1950. Barrios parques y loteos de fin de semana en la construcción del espacio metropolitano de Buenos Aires*. Tesis de doctorado. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de La Plata. Disponible en <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/26621>
- Gorelik, Adrián (1998). *La grilla y el parque: espacio público y cultura urbana en Buenos Aires. 1887-1993*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.
- (2002). *Miradas sobre Buenos Aires, historia cultural y crítica urbana*. Buenos Aires: Siglo XXI.

- (2013). “Rôles de la périphérie. Buenos Aires, de la villeexpansive à la villearchipel”. En Prévôt-Schapira, Marie-France y Souchaud, Sylvain (eds.). *Transitions métropolitaines. Buenos Aires, México, Lima, Santiago, São Paulo*. Problèmes d’Amérique latine, n° 90, París: ESKA.
- Gutiérrez, Andrea (2009). *Movilidad y acceso: embarazo y salud pública en la periferia de Buenos Aires*. XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano (CLAPTU), Buenos Aires, marzo. Disponible en <http://www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/geo/ptt/GutierrezClatpu09a.pdf>
- Herce, Manuel (2013). *El negocio del territorio. Evolución y perspectivas de la ciudad moderna*. Madrid: Alianza Editorial.
- Herce, Manuel y Magrinyà, Francesc (2013). *El espacio de la movilidad urbana*. Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- Kralich, Susana y Blanco, Jorge (2014). “Políticas ferroviarias, territorio y movilidades: experiencias en Argentina e Italia”. *Transporte y Territorio*, n° 10, pp. 2-12.
- Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires (2008). *Plan Urbano Ambiental, Ciudad de Buenos Aires Ley 2930*. Buenos Aires: Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires.
- Ministerio del Interior y Transporte (2010). *Proyecto de Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas (PTUMA)*, Buenos Aires.
- (2009-2010). *Encuesta de Movilidad Domiciliaria (ENMODO): Área Metropolitana de Buenos Aires*, Buenos Aires.
- Ministerio de Obras y Servicios Públicos (1971). *Estudio Preliminar del Transporte de la Región Metropolitana (EPTRM)*, Buenos Aires.
- Ortiz, Francisco (2013). “Medidas para el impulso de la bicicleta en el área metropolitana de Buenos Aires”. En Borthagaray, Andrés y Orfeuill, Jean Pierre (compils.). *La fábrica del movimiento. 16 casos de política pública en materia de movilidad urbana*. Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- Piccirillo, Juan Martín (2012). “Qué es un BRT, o la implementación del metrobús en la ciudad de Buenos Aires, Argentina”. *Boletín FAL*, CEPAL, agosto.
- Secretaría de Transporte de la Nación (2010). *Investigación de Transporte Público Urbano de Buenos Aires (INTRUPUBA)*, Buenos Aires.

- Sociedad Central de Arquitectos (2015). “Ciudad Legible”. *Revista de Arquitectura*, número especial, Buenos Aires.
- Suárez, Odilia (1986). *Planes y códigos para Buenos Aires, 1925-1985*. Buenos Aires: FADU-UBA.
- Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda. Dirección provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial (2006). *Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires*. Disponible en http://www.mosp.gba.gov.ar/sitios/urbanoter/planurbana/Lineamientos_RMBA.pdf
- Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública (2008). *1816-2016. Argentina del Bicentenario. Plan Estratégico Territorial (PET) (avance 2008)*. Disponible en <http://scripts.minplan.gob.ar/octopus/archivos.php?file=2468>
- UNSAM-ITF (2013). “Foro de transporte ferroviario UNSAM: un aporte a la estrategia de recuperación de los ferrocarriles metropolitanos”. Borrador final. Disponible en: <http://www.unsam.edu.ar/institutos/transporte/FCC-Metropolitanos.pdf>

Capítulo 3

La movilidad vista desde el territorio

Accesibilidad y activos de movilidad

de la Región Metropolitana de Buenos Aires

y del partido de José C. Paz

Carolina Palma Arce y Mariela Lorena Miño

En este capítulo analizamos el fenómeno de la movilidad en función de la accesibilidad que presenta el municipio de José C. Paz, en el contexto mayor de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA). Para ello, utilizamos el concepto de *capital espacial de posición*, que ya ha sido presentado en capítulos anteriores, integrando en el análisis desde las condiciones materiales de las calles que soportan los desplazamientos hasta las posibilidades otorgadas por la oferta de transporte público. A través de la elaboración de un Índice de Accesibilidad Geográfica (IAG), del análisis de la Oferta de Transporte Integral (TID) según la metodología desarrollada en Kralich (2002),¹ y de la reconstrucción de las barreras urbanas presentes en el territorio, elaboramos un análisis que permite una visión multidimensional del área en estudio.

¹ Como se explicará más adelante, para el desarrollo de este análisis seguimos la propuesta teórico-metodológica de Kralich (2002). El factor TID desarrollado por la autora cuantifica la oferta de transporte masivo en término de número de servicios por día y capacidad ofrecida, y la relaciona con datos sociodemográficos de población y porcentaje de hogares con NBI de cada partido, para dar cuenta de los diferentes niveles de accesibilidad que existen en la RMBA.

El territorio y el capital espacial de posición

Como ya ha sido desarrollado en la introducción y en el capítulo 1, esta investigación entiende los activos del capital espacial de posición como aquellos recursos que, formando parte del territorio, permiten y condicionan los desplazamientos de los actores sociales. En contextos urbanos, estos activos pueden tener una forma material estática, como sería el caso de la existencia o ausencia de calles pavimentadas, autopistas, acceso a vías rápidas, iluminación y señalización, e infraestructura para el transporte público en general, como paraderos y estaciones. Pero además estos activos pueden ser móviles; esto es, poseer la característica de circular por el espacio, y en su condición de medios de transporte constituirse en recursos fundamentales para la movilidad de los habitantes. También en ese caso, la existencia y ausencia, y la frecuencia y la calidad de la prestación, son aspectos fundamentales a considerar en una investigación empírica sobre la movilidad. Condición relevante para este estudio es que ambos tipos de recursos (estáticos y móviles) se distribuyen desigualmente en los territorios, favoreciendo o dificultando la movilidad de quienes deben o desean desplazarse por ellos.

En términos operacionales, los activos del capital de posición son atributos del espacio y no de las personas. Si bien reconocemos que los viajeros desarrollan ciertas competencias para utilizar de forma óptima los activos de movilidad, en esta investigación no abordamos el conocimiento práctico de las personas, sino que aludimos a los activos que son de uso público y sobre los cuales no se desarrolla tenencia por parte de quienes se desplazan. Es decir, aquellos activos del capital espacial que corresponden a recursos que las personas tienen a su disposición, que dependen del espacio físico de origen y de destino de sus desplazamientos.

El partido de José C. Paz y los recursos para la movilidad

Al comenzar el nuevo milenio la situación del Conurbano es altamente problemática. La implementación de las políticas neoliberales dejó profundas frustraciones en términos de inversión en obras públicas. Las empresas de agua y cloaca demoraron el inicio de las obras de expansión y de saneamiento ambiental a las que estaban contractualmente comprometidas y orientaron la inversión a mejorar la eficiencia de las redes existentes. En consecuencia, amplios sectores —especialmente en el segundo cordón de la RMBA— carecen

de servicios básicos de infraestructura. La deficiente inversión en obra pública se conjuga con el creciente deterioro de la matriz ambiental (Garay, 2007; Agosta *et al.*, 2002).

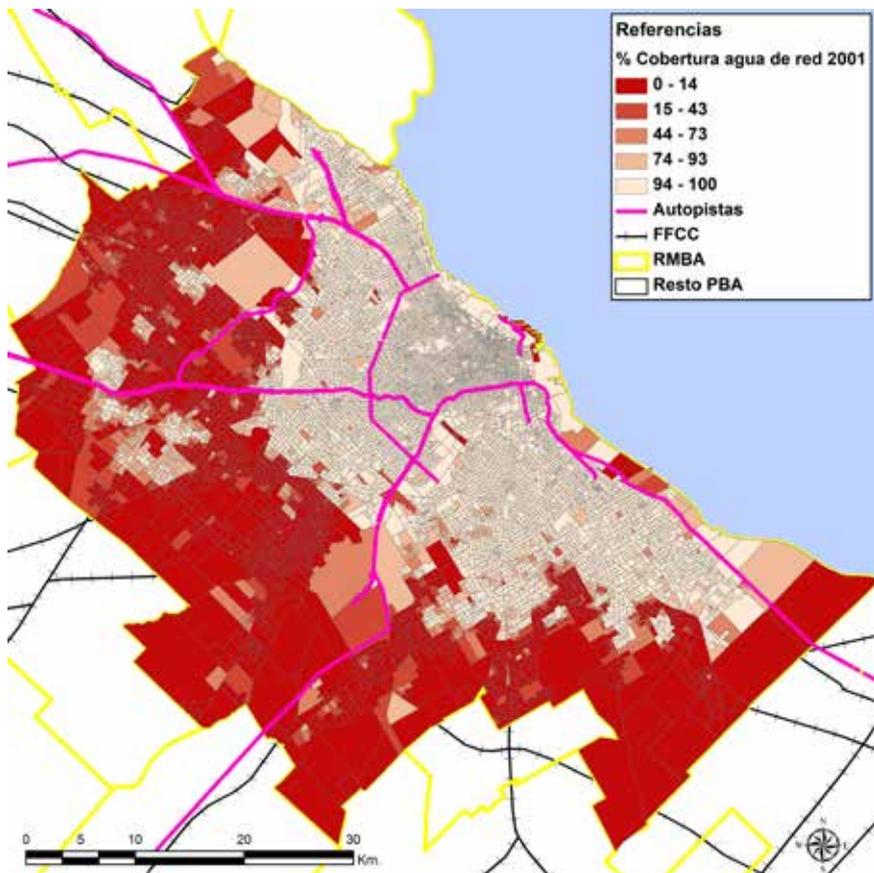
De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2010, la población de José C. Paz asciende a más de 263 mil habitantes, lo que representa una variación relativa con respecto al censo de 2001, de 14,3%. La densidad poblacional creció en proporción al aumento poblacional, y en la actualidad se estima en 5.262 hab/km², mientras que en 2001 contaba con 230.208 habitantes y una densidad de población de 4.594 hab/km². Este crecimiento poblacional es levemente superior al crecimiento que tuvo la RMBA en promedio, en el mismo período, pero un poco mayor si se le comprara con el crecimiento experimentado en igual período en la provincia de Buenos Aires.

En el 2001 los indicadores de provisión de servicios de José C. Paz lo ubicaron debajo el promedio de los demás partidos de la RMBA. En ese año, solo el 1,8% de los hogares contaba con red de cloacas; el 14,9% con red de agua potable; y dos tercios de los hogares disponían de red de alumbrado público y provisión de red de gas. En términos de infraestructura urbana, solo el 67,6% de los hogares tenía al menos una cuadra pavimentada, y el 88,8% declaró contar con un medio de transporte público próximo a su domicilio.²

Con el paso de una década, la dotación de algunos servicios no pareciera haber mejorado ni para el partido en estudio, ni para la RMBA en general. Datos del Censo de Población y Vivienda del año 2010 dan cuenta de que mientras los hogares con red de cloacas aumentaron de un 1,8 a casi un 6%, los hogares con red de agua y red de gas disminuyeron. El indicador más expresivo de este descenso de la cobertura de servicios sanitarios corresponde a los hogares con red de gas, que disminuyeron de 66,6% en el año 2001, a 40,9% en el 2010. Esta tendencia también aparece para los partidos de la RMBA en promedio, agregación que exhibe estos tres indicadores con un comportamiento similar en descenso (ver mapas comparativos 1 y 2).

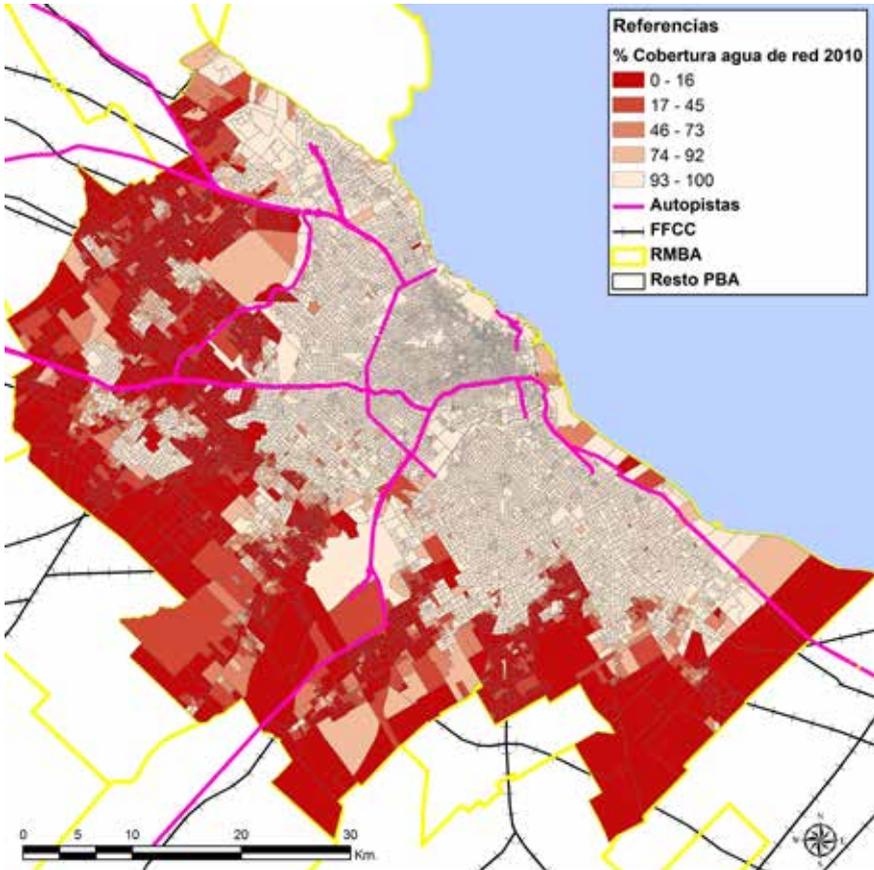
² Indicadores de Provisión de Servicios. Tabulados especiales Censo 2001. Ministerio de Planificación Federal.

Mapa 1a. Cobertura de agua de red por radio censal. AMBA. 2001



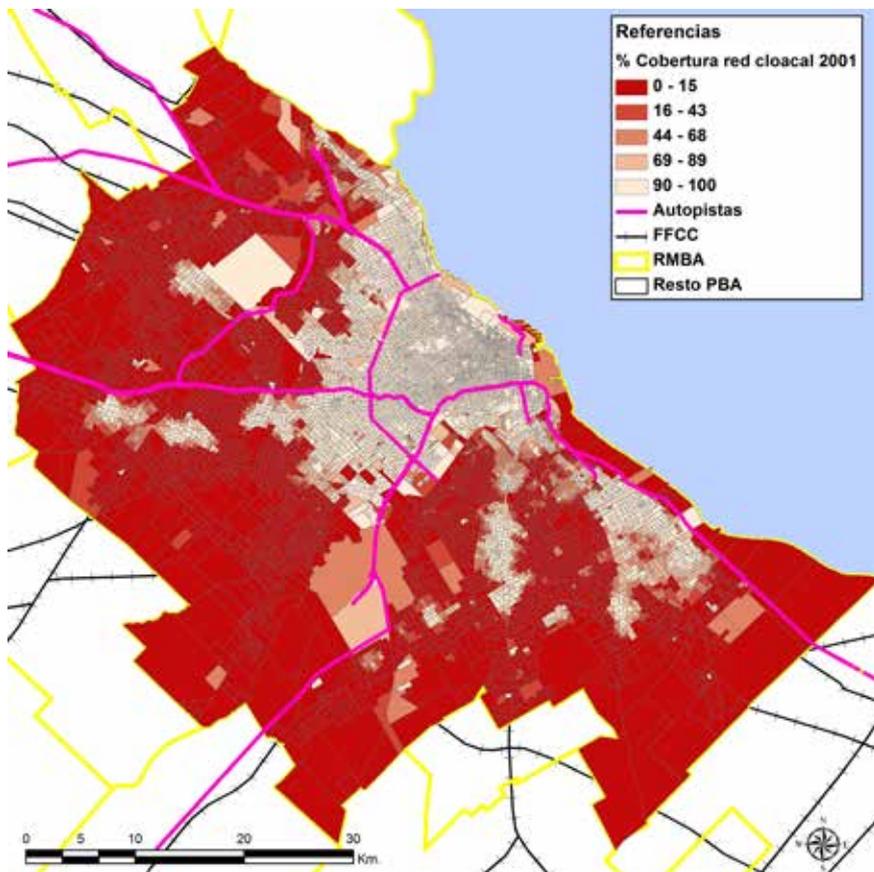
Fuente: elaboración propia sobre la base de datos del INDEC-Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001. Procesado con Redatam+SP, CEPAL/CELADE.

Mapa 1b. Cobertura de agua de red por radio censal. AMBA. 2010



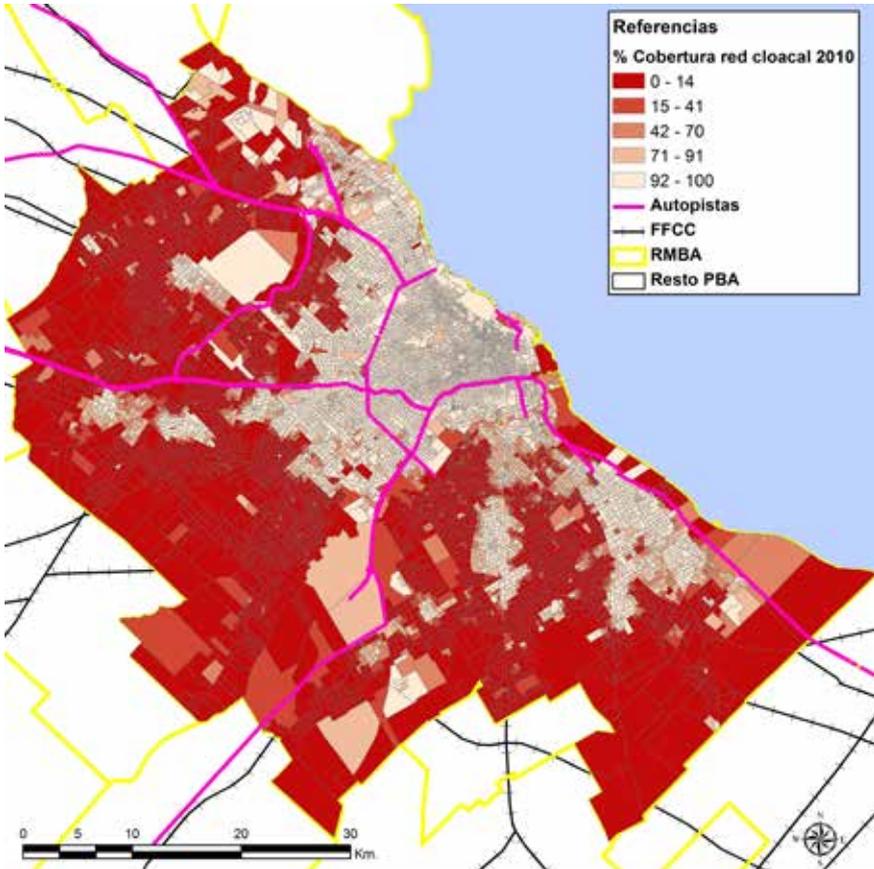
Fuente: elaboración propia sobre la base de datos del INDEC-Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. Procesado con Redatam+SP, CEPAL/CELADE.

Mapa 2a. Cobertura de red cloacal por radio censal. AMBA, 2001



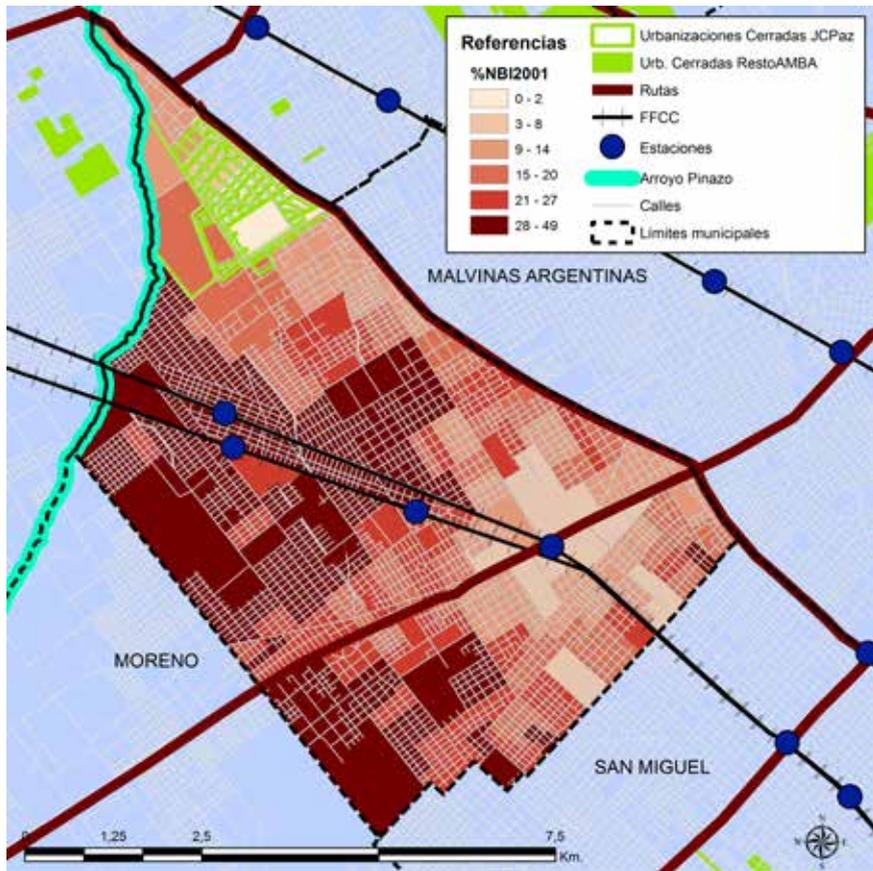
Fuente: elaboración propia sobre la base de datos del INDEC-Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001. Procesado con Redatam+SP, CEPAL/CELADE.

Mapa 2b. Cobertura de red cloacal por radio censal. AMBA. 2010



Fuente: elaboración propia sobre la base de datos del INDEC-Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. Procesado con Redatam+SP, CEPAL/CELADE.

Mapa 3a. Pobreza urbana por necesidades básicas insatisfechas por radio censal y urbanizaciones cerradas circundantes.
Partido de José C. Paz. 2001



Fuente: elaboración propia sobre la base de datos del INDEC-Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001. Procesado con Redatam+SP, CEPAL/CELADE.

Mapa 3b. Pobreza urbana por necesidades básicas insatisfechas por radio censal y urbanizaciones cerradas circundantes.

Partido de José C. Paz. 2010



Fuente: elaboración propia sobre la base de datos del INDEC-Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. Procesado con Redatam+SP, CEPAL/CELADE.

Un antecedente elocuente de la presencia de desventajas estructurales en el partido de José C. Paz, es la concentración de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI)³ por radio censal⁴ que presentaba el partido en el año 2001. En el mapa 3 es posible observar cómo los hogares con NBI tendían a localizarse en el polígono que limita con los partidos de Pilar y Moreno, mientras que en el polígono lindante a los partidos Malvinas Argentinas y San Miguel –alrededor de las estaciones de los trenes–, los índices de NBI eran menores (Soldano y Palma Arce, 2010).

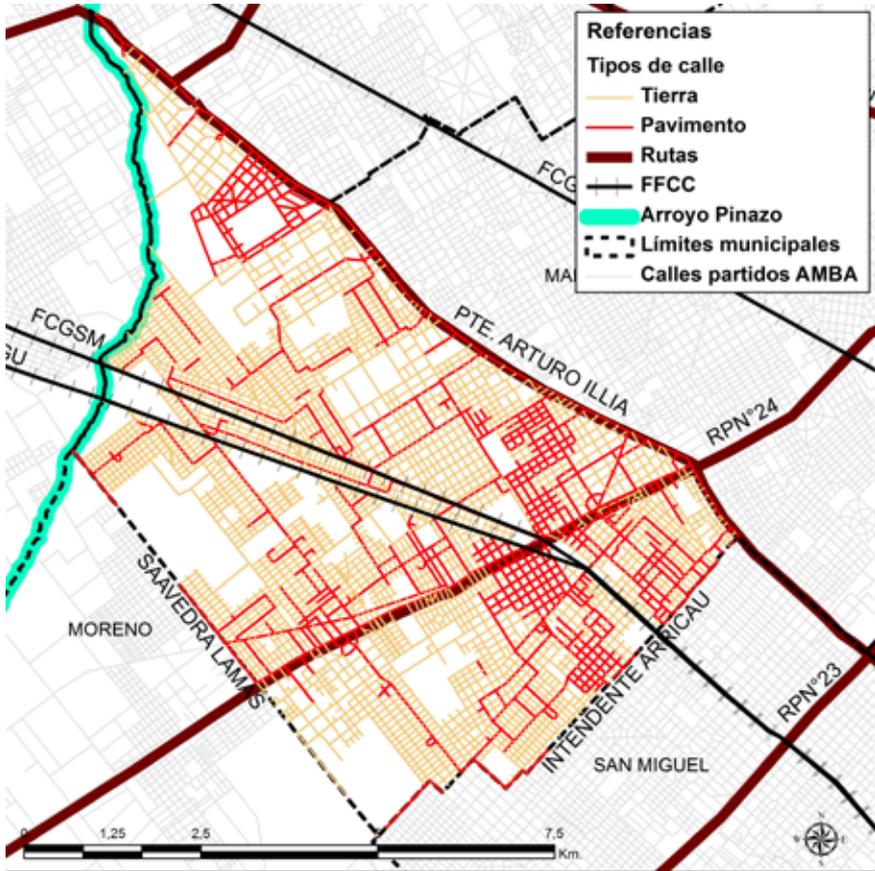
En el año 2010, el mapa de concentración de hogares con NBI no es tan elocuente; sin embargo, aún es posible observar que radios censales próximos a la estación Sol y Verde cuentan con mayores porcentajes de hogares con NBI que los radios aledaños a la estación de José C. Paz.

Dentro de esta infraestructura urbana deficitaria ocupa un lugar clave el estado de las calles. Solo el 23% de las calles del partido están pavimentadas (cuadro 1); es decir, hay 6.685 calles, de un total de casi 9 mil, que conservan su estado original anterior a la expansión del partido. El mapa 4 grafica con claridad que las calles asfaltadas se concentran en la zona en la que se ubican la estación de José C. Paz, el centro comercial y de consumo del partido, y que además colinda con los partidos de Malvinas Argentinas y San Miguel.

³ En el Censo de 2001 se consideraron hogares con NBI aquellos en los cuales está presente al menos uno de los siguientes indicadores de privación: i) Hogares que habitan viviendas con más de 3 personas por cuarto (hacinamiento crítico); ii) Hogares que habitan en una vivienda de tipo inconveniente (pieza de inquilinato, vivienda precaria u otro tipo); iii) Hogares que habitan en viviendas que no tienen retrete o tienen retrete sin descarga de agua; iv) Hogares que tienen algún niño en edad escolar que no asiste a la escuela. Hogares que tienen 4 o más personas por miembro ocupado y en los cuales el jefe tiene bajo nivel de educación (solo asistió dos años o menos al nivel primario). Fuente: Situación y Evolución Social. Síntesis N° 4, INDEC.

⁴ Unidad demográfica que contiene entre 200 y 400 viviendas.

Mapa 4. Tipo de calles del partido de José C. Paz



Fuente: elaboración propia sobre la base de relevamiento trabajo de campo.

La inexistencia de calles asfaltadas en localidades con alto nivel de relegación urbana tiene consecuencias directas en las condiciones de vida. Mientras que en un barrio cerrado o planificado existe una tendencia a preservar la tierra por sobre el cemento para dar a su hábitat un rasgo identitario semirural y las familias de residentes suelen contar con varios autos, en barrios pobres familias completas dependen del transporte público, y por lo tanto, las calles de tierra constituyen una barrera física que disminuye la accesibilidad. En este partido, las calles de tierra ascienden a un 77%.

Cuadro 1. Cobertura de asfalto en José C. Paz. Número de cuadras asfaltadas, longitud en kilómetros y porcentaje de calles

Calles	Nº de cuadras	Longitud (km)	% calles
Sin asfalto	6.685	596,4172	77
Con asfalto	2.232	173,7011	23
Total	8.917	743,1182	100

Fuente: elaboración propia sobre la base de datos aportados por el Municipio de José C. Paz.

La accesibilidad es difícil por la ausencia del bien (medio de transporte particular) y por el deficiente estado de conservación de las calles. Muchas de las pavimentadas presentan importantes deterioros, y muchas son de tierra, lo que afecta los desplazamientos, pero además todos los usos y localizaciones vinculados a la existencia o inexistencia del pavimento, cuestión que se agrava en días de lluvia. Como sostiene Soldano:

Si no hay pavimento, no hay transporte y se entorpecen (o directamente inhiben) las posibilidades de conexión y de traslado. Y si no hay transporte que posibilite el desplazamiento, no hay comercios ni lugares de abastecimiento para porciones significativas de la población, lo que a su vez restringe las posibilidades de consumo y de esparcimiento de los vecinos, ya bastante restringidas por los magros e inestables ingresos familiares (Soldano, 2008: 53).

Esta cuestión aparecerá fuertemente en las entrevistas a los residentes.

En el cuadro 2 se presentan los principales aspectos de la red vial y ferroviaria del partido, sus aspectos administrativos, de conectividad y funcionalidad. Si entendemos la conectividad en los términos de Groisman y Suárez (2009), como el acceso directo hacia las vías rápidas de conexión interurbana, es clave para la conexión del partido con la CABA y los partidos lindantes la presencia de autopistas y líneas de ferrocarril. En el cuadro 2 se observa que en la red caminera se destacan tres importantes vías: en el límite con Malvinas Argentinas está la Autopista del Sol, que conecta José C. Paz con el partido de Pilar; atraviesa el partido la Avenida Arturo Illia, que une el circuito Pilar, José C. Paz y la CABA, mediante su conexión con la Ruta N° 6; y la Avenida del Sesquicentenario, que constituye un paso de circulación importante con el Oeste (partidos de Moreno y Luján) y la Ruta N° 9. Mientras que en la primera y la última prevalece el transporte automotor privado y de carga, la segunda es soporte de una circulación de baja velocidad, de transporte colectivo masivo y con tránsito para el abastecimiento local.

Cuadro 2. Red vial y ferroviaria. Administración, conectividad y funcionalidad

	Administración	Conectividad	Funcionalidad
<i>Red caminera</i>			
Autopistas del Sol	Autopistas del Sol S.A.	Conecta CABA con Pilar	Corredor vial principal de alta velocidad. Prevalece transporte automotor privado
Avenida Arturo Illia (ex Ruta Nacional N°8)	Jurisdicción Nacional	Conecta CABA, José C. Paz, Pilar y Ruta Provincial N°6.	Corredor de baja velocidad. Prevalece el transporte colectivo masivo. Tránsito para abastecimiento zonal
Avenida del Sesquicentenario (ex Ruta Nacional N°197)	Jurisdicción Nacional	Eje vehicular de los partidos de Escobar, Pilar, José C. Paz y Moreno. Arteria de unión con Acceso Oeste (Moreno-Luján) y con Ruta 9	Prevalece tránsito pesado.
<i>Red de transporte público de pasajeros</i>			
Camino de penetración en zonas urbanas	Municipales y vecinales	Conectan barrios entre sí en el interior del partido y alimentan la red caminera y ferroviaria	Prevalece el transporte público automotor
<i>Red ferroviaria</i>			
Línea ex General Urquiza	-	En José C. Paz: Apeaderos, Altimpergher, Piñero y Vucetich, todos fuera de servicio	Transporte de carga. Fuera de servicio
Línea San Martín (ex Metropolitano)	Unión de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia (UGOFE)	Conecta CABA y Pilar. En José C. Paz se ubican las estaciones José C. Paz y Sol y Verde	Transporte de pasajeros

Fuente: elaboración propia sobre la base de información de “Diagnóstico ambiental del partido de José C. Paz. Año 2005”. Suárez *et al.*, Laboratorio de Intermenciones, UNGS (2005).

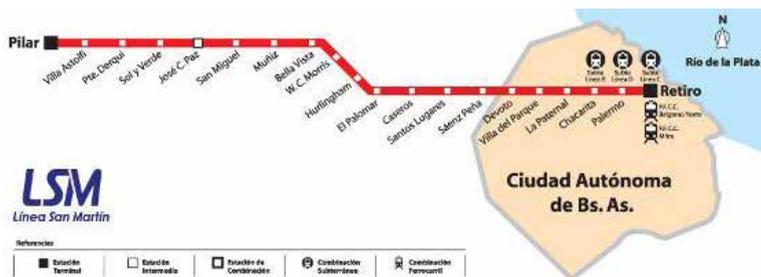
Si bien el partido es atravesado por dos líneas de ferrocarril, actualmente solo está en funcionamiento la Línea San Martín. Dicha línea habilita la conectividad con el partido de Pilar, por el norte, y la CABA, en el centro de la RMBA, a través de sus dos estaciones José C. Paz y Sol y Verde. Los caminos de penetración en zonas urbanizadas, donde transitan sobre todo modos públicos de transporte, son las arterias de menor capacidad que unen el interior del partido con las redes caminera y ferroviaria.

La identificación de esta infraestructura como activos de capital espacial de posición para los desplazamientos permitirá contextualizar de forma más precisa la oferta de transporte público y alternativo que veremos a continuación, debido a la estrecha relación entre la existencia de una adecuada infraestructura vial y las posibilidades de que circule por allí transporte público en frecuencia y calidad, que satisfagan las expectativas de movilidad de las personas que se desplazan.

Oferta de transporte público ferroviario y automotor

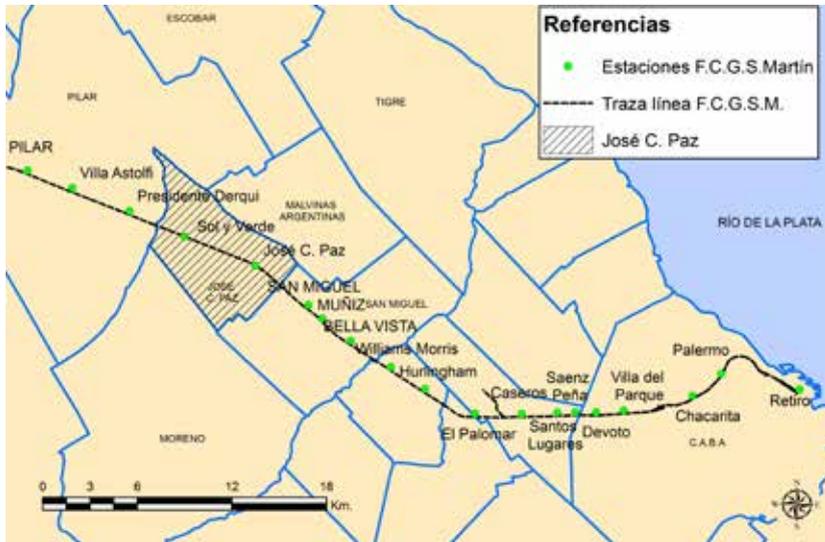
En José C. Paz el modo de transporte básico troncal es el ferroviario; y su modo alimentador es el transporte automotor; por lo tanto, la Línea San Martín, y particularmente las estaciones de José C. Paz y Sol y Verde, tienen una participación fundamental en los desplazamientos diarios (ver mapa 5). Como se mencionó en párrafos anteriores, esta línea conecta José C. Paz con la CABA y los partidos del noroeste de la RMBA, hasta Pilar, y su funcionalidad es exclusivamente el transporte de pasajeros. El esquema 1 muestra la Línea San Martín con sus estaciones, y las posibilidades de conexión con otras líneas de ferrocarril y líneas de subterráneos en la CABA.

Esquema 1. FC San Martín. Estaciones terminales, intermedias y de combinación con subterráneos y ferrocarriles



Fuente: UGOFE. www.ugofe.com.ar. Consultado en junio de 2011.

Mapa 5. Traza de la línea Ferrocarril General San Martín y estaciones



Fuente: elaboración propia sobre la base datos del Instituto Geográfico Nacional de la República Argentina.

La información disponible en el sitio web de la Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia (UGOFE), encargada del funcionamiento de la Línea San Martín desde el año 2005,⁵ reveló en el período de relevamiento que los servicios de trenes para las distintas estaciones tienen una regularidad mayor durante los días hábiles (lunes a viernes), una menor los sábados y otra más acotada en número y frecuencia los domingos y días festivos. Los horarios generales de los servicios son, en sentido descendente (Retiro-Pilar) desde las 3:54 hasta las 23:30, con un servicio a la 1:30, que rompe con esta regularidad.

⁵ La reseña histórica de la Línea San Martín señala lo siguiente (UGOFE, 2012). 1882: Constitución, en Londres, de la Compañía Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico (BAP), que adquiere los derechos de una concesión para construir un ferrocarril entre Mercedes (provincia de Buenos Aires) y Villa Mercedes (provincia de San Luis). 1886: Inauguración del primer tramo de la línea. 1888: Inauguración del tramo Mercedes-Palermo. La extensión de la línea recorre 107 kilómetros, llegando al centro de la Capital Federal. 1909: Construcción del terraplén y el viaducto sobre el cual se emplaza la nueva estación de Palermo. 1912: Se traslada la cabecera a Retiro. 1947: Nacionalización de los ferrocarriles, el BAP pasa a llamarse Ferrocarril General San Martín. 1994: Metropolitano adquiere la concesión del servicio, por parte del Estado, bajo el nombre Ferrocarril Metropolitano General San Martín. 2005: El Estado ordena la creación de la UGOFE (Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia) para operar la Línea San Martín, hasta tanto se licite nuevamente.

En sentido ascendente (Pilar-Retiro), los horarios anunciados son regulares, en términos de frecuencia/hora, desde las 3:15 a las 23:30, con 3 servicios más espaciados entre las 00:05 y 1:20. No todos los servicios anunciados recorren las 20 estaciones de la Línea San Martín, por lo que es relevante un análisis de la oferta en función de los tramos, el porcentaje que representa el volumen de servicios para cada tramo, y la frecuencia promedio en el día.

En sentido descendente (Retiro-Pilar), la línea dispone de 99 servicios de lunes a viernes, con una frecuencia promedio de 4,1 por hora. Del total de servicios, el 39,4% son trenes que recorren desde la estación de Retiro hasta la estación de Pilar, pasando por las 18 estaciones intermedias; y el 41,4% sale desde Retiro y tiene como estación terminal José C. Paz, excluyendo el tramo Sol y Verde-Pilar.

En el primer caso, la frecuencia promedio de los trenes es de 1,6 por hora; en el segundo caso, la frecuencia es un poco más alta (1,7 servicios/hora). Servicios intermedios que incluyen la estación de José C. Paz, representan el 13,1% del total de servicios, y los que excluyen esta estación y que recorren estaciones más cercanas a la CABA, son el 5,1%. Solo hay un servicio cuyo recorrido une José C. Paz-Pilar, excluyendo las 15 estaciones restantes (Retiro-San Miguel). Estos servicios intermedios tienen una frecuencia promedio que no supera un tren cada dos horas, y el último caso se trata de un servicio en el día (cuadro 2). Los sábados el número de servicio se reduce a 77, aumentando la proporción anterior en los tramos Retiro-Pilar (línea completa) y Retiro-José C. Paz, y restando los servicios que recorren tramos intermedios. En promedio, la frecuencia disminuye a 3,2 trenes por hora a lo largo de toda la línea. Domingos y festivos, en cambio, los servicios se reducen a 67 con una frecuencia de 2,8 por hora. Se eliminan los recorridos intermedios, pero esta vez aumenta a cuatro el número de trenes que une exclusivamente las estaciones de José C. Paz y Pilar.

En sentido descendente (Pilar-Retiro), de lunes a viernes se cuentan 101 servicios. De ellos, casi un tercio recorren la Línea San Martín completa y más de la mitad de los recorridos tiene como estación inicial José C. Paz hasta llegar a Retiro. Los trenes de Pilar a Retiro tienen una frecuencia promedio por hora de 1,3 y los que recorren el tramo José C. Paz-Retiro, pasan por la estación con una frecuencia de 2,1 por hora. Al igual que en sentido descendente, los sábados los servicios disminuyen a 82, con una frecuencia de 1,6 Pilar-Retiro, y de 1,7 de José C. Paz a Retiro. Los domingos la oferta se reduce a 63 servicios en el día, con una frecuencia que disminuye a 1,4 y 1,1 para cada tramo. La misma tendencia que se da en sentido ascendente ocurre en este sentido: se reduce el número y la frecuencia de servicios los sábados, domingos y días festivos, y los trenes que hacen recorridos intermedios no circulan.

Cuadro 3. FC San Martín. Servicios diarios y frecuencias promedio. Lunes a viernes, sábados, domingos y días festivos. En dirección ascendente y descendente

Servicios según dirección	Lunes a viernes		Sábados		Domingos y días festivos	
	N ¹	% ² Frecuencia ³	N ^o	% Frecuencia	N ^o	% Frecuencia
Dirección ascendente Retiro-Pilar						
<i>Servicios por tramos</i>						
Línea completa (Retiro-Pilar)	39	34,4	1,6	48,1	1,5	52,2
Hasta José C. Paz (Retiro-José C. Paz)	41	41,4	1,7	48,1	1,5	41,8
Desde José C. Paz (José C. Paz - Pilar)	1	1,0	0,0	1,3	0,0	4
Intermedios que pasan por José C. Paz	13	13,1	0,5	2,6	0,1	0
Intermedios que NO pasan por José C. Paz	5	5,1	0,2	0,0	0,0	0,0
Total servicios que circulan por día	99	100	4,1	100	3,2	100
<i>Servicios por estaciones en estudio</i>						
José C. Paz	94	94,9	3,9	100	3,2	100
Sol y Verde	42	42,4	1,8	49,4	1,6	39
Derqui	42	42,4	1,8	49,4	1,6	39
Dirección descendente Pilar-Retiro						
<i>Servicios por tramos</i>						
Línea completa (Pilar-Retiro)	30	29,7	1,3	46,3	1,6	33
Hasta José C. Paz (Pilar-José C. Paz)	3	3,0	0,1	3,7	0,1	3
Desde José C. Paz (José C. Paz-Retiro)	51	50,5	2,1	50,0	1,7	27
Intermedios que pasan por José C. Paz	12	11,9	0,5	0,0	0,0	0
Intermedios que NO pasan por José C. Paz	5	5,0	0,2	0,0	0,0	0
Total servicios que circulan por día	101	100	4,2	100	3,4	100
<i>Servicios por estaciones en estudio</i>						
José C. Paz	96	95,0	4,0	100	3,4	63
Sol y Verde	42	41,6	1,8	50,0	1,7	36
Derqui	42	41,6	1,8	50,0	1,7	36

Fuente: elaboración propia sobre la base de las matrices de horarios de servicios de la UGOFE. Línea San Martín. En http://www.ugofe.com.ar/san_martin/. Consultado el 13 de marzo de 2011.

Corresponde al número de servicios durante el día, declarados por UGOFE. No refiere a las máquinas en funcionamiento.

Corresponde al porcentaje que representa esa cantidad de servicios en función del número total de servicios declarados por UGOFE.

Es la frecuencia promedio de los servicios que circulan por la Línea San Martín durante el día. Cálculo basado en el número de servicios dividido por horas día. Se trata de una aproximación, ya que hay horarios en que la Línea San Martín no cuenta con servicios. (Desde 1:30 hasta 3:54 y 23:30 a 1:30 en sentido ascendente. Y desde 1:20 hasta 3:15, y 23:30 a 1:30 en sentido descendente), y hay horarios identificados como “horas pico” en los que la frecuencia es mayor.

La información presentada, al provenir directamente de la empresa responsable del servicio, entrega, por cierto, una mirada “planificada” de la oferta de movilidad que significa la Línea San Martín para los pasajeros que hacen uso de ella, por lo que los datos no permiten obtener una visión en profundidad de lo que ocurre en el funcionamiento diario. Las demoras por la poca eficiencia de las máquinas y las detenciones por accidentes no son variables posibles de identificar con esta fuente; tampoco da cuenta de la calidad del servicio en términos de la comodidad que brinda a sus pasajeros. Una visión general del servicio obtenida por observación participante y consulta espontánea a los usuarios, describen que viajar en este tren produce una gran incomodidad física por la gran cantidad de personas que se trasladan diariamente, sobre todo en horas pico, y por el escaso mantenimiento de los vagones. Sin embargo, pese a lo hostil que puede ser viajar a diario en estas condiciones, no hay duda que la Línea San Martín es, por excelencia, el modo de transporte troncal del partido de José C. Paz.

Por su parte, la oferta de transporte automotor de pasajeros en el partido está constituida por 16 líneas de colectivos, cuya administración es nacional, provincial y municipal. Las líneas de colectivos de jurisdicción nacional, hacen recorridos que unen el Gran Buenos Aires (GBA) con la CABA; los de jurisdicción provincial circulan solo por el GBA; y los colectivos de jurisdicción municipal hacen recorridos solo al interior del partido.⁶

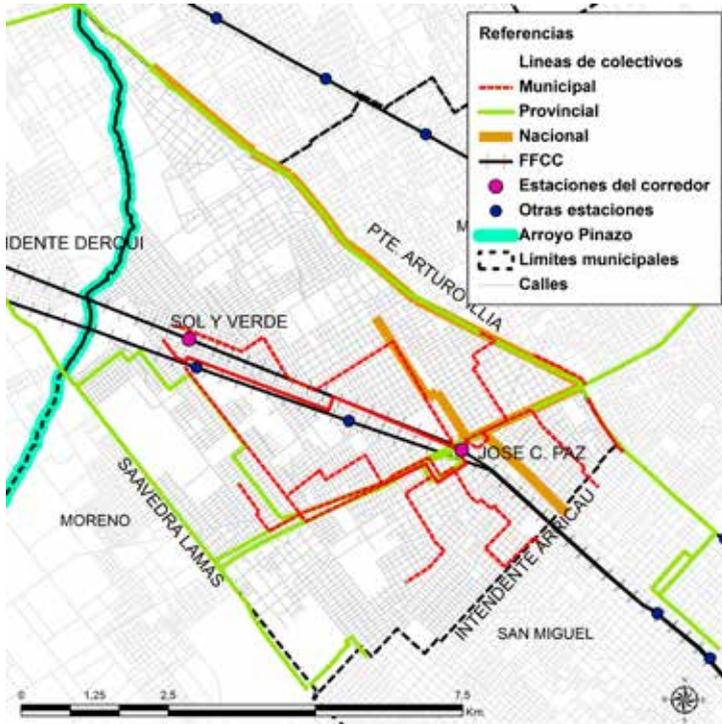
En el mapa 6 es posible observar a los recorridos de los colectivos que circulan por el partido según el tipo de administración. Las líneas de colectivos nacionales dibujadas en azul circulan por el centro de José C. Paz paralelas a la Línea San Martín, y por la Avenida Hipólito Yrigoyen, para continuar su recorrido por el borde del partido en dirección a Pilar. Las líneas verdes son provinciales, y si bien siguen un recorrido similar a las nacionales, algunas se introducen a espacios más alejados del centro de José C. Paz, pero casi siempre por calles paralelas a la Línea San Martín. Por último, los colectivos de jurisdicción municipal (en rojo) tienen recorridos más heterogéneos que unen puntos más alejados del centro de José C. Paz, pero también circulan paralelos a la línea del ferrocarril y por la avenidas principales, repitiendo la tendencia de las otras líneas.

No fue posible relevar información estadística respecto de las frecuencias de los colectivos, pero informantes claves y la encuesta a hogares que revisaremos en el capítulo siguiente sugieren que los colectivos municipales que cubren los desplazamientos al interior del partido tienen frecuencias erráticas y, muchas veces en

⁶ En el año 2010, las líneas nacionales que circulan por José C. Paz eran cuatro (líneas 53, 57, 176 y 182); diez de jurisdicción provincial (223, 303, 315, 341, 365, 391, 429, 440, 448, 449); y dos líneas de colectivos de recorrido exclusivamente municipal (741 y 749).

horas pico hay paradas donde no se detienen porque su capacidad ha sido colmada por la gran cantidad de personas que ya han recogido en paradas anteriores.

Mapa 6. Recorridos de colectivos por tipo de administración. José C. Paz



Fuente: elaboración propia sobre la base de datos provenientes de “Guía T”, “Filcar”, “Com-pumap”, e información de las empresas de transporte automotor de pasajeros disponibles en sitios web. Labsig, 2012.

Complementario a los activos de capital espacial de posición mencionados, especial atención tiene en la literatura nacional, la movilidad alternativa y la forma como convive con los medios públicos, en una misma red de transporte. Esta tipo de movilidad está constituida por la oferta de transporte que excede el régimen de servicio público, generalmente prestado por pequeñas y medianas empresas, cuya propiedad es de personas que poseen vehículos particulares, quienes, además, muchas veces trabajan como conductores del servicio. En concreto, son aquellos remises, combis y colectivos “truchos”, que circulan por un territorio ofreciendo el servicio de traslado. Según Kralich (2005), quien ha

dado cuenta del transporte alternativo en la metrópolis bonaerense, pareciera ser que su crecimiento e instalación como modo en el paisaje de movilidad urbano se debe hipotéticamente a tres factores: i) el descenso general de la tasa de movilidad (por reducción de las prestaciones y desatención de la calidad de los servicios); ii) el incremento sostenido de la inseguridad (transporte alternativo como solución a los asaltos en las paradas intermedias del transporte público); y iii) la expansión urbana gracias a la doble suburbanización (ausencia de oferta pública en las periferias de baja densidad).

En el partido de José C. Paz existe una movilidad alternativa conformada principalmente por remises.⁷ El remis es, según Gutiérrez (2009): "... un auto particular con chofer, contratado por viaje para prestar un servicio *puerta a puerta*. Puede solicitarse en forma personal en la oficina o remisería, o telefónicamente desde el punto de origen del pasajero [...] El precio es proporcional a la distancia, pero libre y muy superior al del transporte público".

Pero hay también remises que no realizan viajes puerta a puerta y a pedido, sino recorridos prefijados y compartidos, que parten una vez completa la capacidad del vehículo y operan con un precio fijo. Casi siempre se trata de servicios que circulan en la clandestinidad, que no tiene agencia registrada o no ha sido autorizado por la Municipalidad para transitar como transporte público.

Entre los remises legales, fueron detectadas 48 agencias localizadas en su mayoría en el centro del partido, en calles próximas a la estación de José C. Paz y por las avenidas Sesquicentenario e Illia (mapa 7). Casi no existen agencias que se ubiquen en puntos cercanos a la estación Sol y Verde o en los polígonos lindantes con los partidos de Pilar y Moreno, o Pilar y Malvinas Argentinas. Cada remisería cuenta con una flota aproximada de 15 automóviles cuyos modelos van del 98 al 2006. Estas agencias suelen promocionar sus servicios con letreros y volantes en la vía pública.

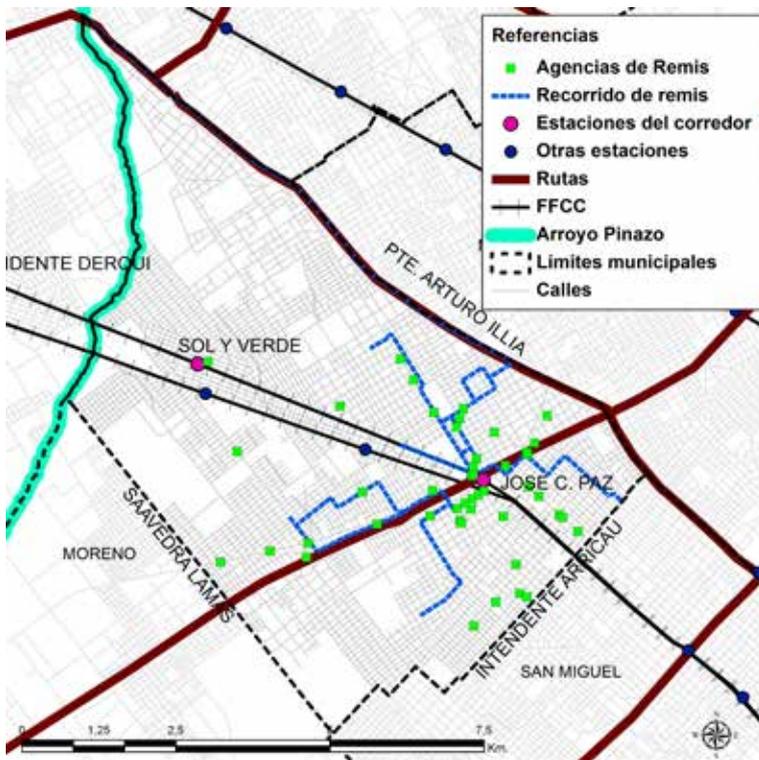
Entre los remises "ilegales" se cuentan dos empresas, una con una flota de aproximadamente 30 automóviles y la otra con un poco más de 20. La mayoría de los vehículos son de las marcas Falcon, Chevy o Peugeot, viejos y en mal estado; destacan por presentar chapas abolladas, pintura, puertas y asientos deteriorados. Estas empresas no son propietarias de todos los vehículos; generalmente son particulares los que, por un monto diario o semanal, logran la autorización de los dueños de las empresas para participar prestando el servicio de traslado. Informantes claves mencionaron que se trata de redes familiares y de amigos que compiten

⁷ Indagamos en el trabajo de campo en la presencia de otros modos alternativos como combis y colectivos, que acercan a las personas hasta el parque industrial de Pilar, pero se trata de información que no hemos podido confirmar.

por los pasajeros estableciendo recorridos monopólicos, y no permiten que ningún automóvil fuera de la empresa pueda tomar o dejar pasajeros en el territorio delimitado. Si bien se enfrentan a la fiscalización por parte del municipio, suelen evadir las multas mediante estrategias de negociación con el inspector de tránsito.

Aparentemente, la frecuencia depende del horario y de la cantidad de autos que estén trabajando. En hora pico (de 7 a 9) es posible identificar servicios cada 5 minutos; fuera de ese horario, la frecuencia se amplía hasta 10 o 15 minutos. Los recorridos de estos servicios cumplen con el mismo patrón de la localización de las agencias: concentrados en calles próximas a la estación de José C. Paz, por las avenidas Sesquicentenario e Illia, y en las zonas del polígono Malvinas Argentinas-San Miguel. Son pocos los servicios que hacen otros recorridos.

Mapa 7. Movilidad alternativa en José C. Paz. Localización de agencias de remises y recorridos de empresas con circuitos fijos



Fuente: elaboración propia sobre la base de trabajo de campo cualitativo. LabsIG, UNGS, 2012.

Barreras a la accesibilidad

Con el método de análisis visual de imágenes satelitales⁸ es posible identificar discontinuidades en el tejido urbano que dificultan la accesibilidad, que interrumpen las trazas de las redes viales o directamente inhiben la peatonalidad. En una investigación para la ciudad de México, Contreras Mondragón e Hidalgo Páez (2013) procuran aislar los factores que restan valor a la accesibilidad, incorporando lo que denominan “grado de pendiente”, es decir, la inclinación del terreno que exigirá más esfuerzo y tiempo a vehículos y personas para llegar de un punto a otro. Para el caso que nos ocupa, tal como puede apreciarse en los mapas 8a y 8b, las barreras a la accesibilidad se ubican en cinco zonas del partido, donde se registran áreas verdes públicas o privadas; emprendimientos urbanos como barrios privados, casa quintas o canchas de golf; villas, asentamientos y complejos habitacionales; el Arroyo Pinazo; una base aérea; y zonas con pequeños cultivos.

Mapa 8a. Ubicación de barreras urbanas de José C. Paz y partidos vecinos



Fuente: elaboración propia sobre la base de Labsig ICO-UNGS e imágenes satelitales de Google Earth del período 2009-2011.

⁸ El método de análisis visual de imágenes satelitales utilizado correspondió a una escena del partido de tipo LandSat 5t del 26 de febrero de 2011, con path y row 225/84, con resolución espacial de 28,5 m². A nivel barrio se utilizaron imágenes de Digital Globe del período 2009-2011, de 1 a 10 m² de resolución espacial del Google Earth.

En la zona 1, donde José C. Paz linda con el partido de Moreno, se observa un espacio vacante verde, atravesado por un curso de agua rectificado, y una pista de aterrizaje de una base aérea. Esto contrasta con la zona del partido de San Miguel, donde se observa el aglomerado urbano continuo de color gris-blanco. En la zona 2 hay espacios verdes vacantes, trama urbana y tres complejos habitacionales en construcción. Previo a la construcción de estos, el área se correspondía con un espacio vacante verde con basurales, que actuaba como una gran barrera entre los dos partidos.

La línea negra de la zona 3 corresponde al Arroyo Pinazo, que es el límite natural del partido José C. Paz con Pilar; el arroyo sigue manteniendo su forma natural no rectificada. Se observan además espacios verdes en ambos municipios y dos tramas urbanas desvinculadas; y en la parte inferior izquierda y entre dos paralelas (vías férreas) hay cortinas de árboles que frenan el avance urbano.

En la zona 4 hay espacios verdes que corresponden a urbanizaciones cerradas. También hay presencia de trama urbana con diferente densidad de construcción. En el detalle, se observan dos predios con galpones de techo de chapas, suelo desnudo, conexión con la arteria vehicular Arturo Illia y, entre medio, el Arroyo Pinazo. La fábrica ubicada en Pilar se corresponde con la ex fábrica San Sebastián de pollos.

Mapa 8b. Ubicación de barreras urbanas de José C. Paz y partidos vecinos



Fuente: elaboración propia sobre la base de Labsig ICO-UNGS e imágenes satelitales de Google Earth del período 2009-2011.

La última barrera urbana relevante para nuestro análisis se ubica en la zona 5 en el interior del partido, en la localidad de Tortuguitas, donde se diferencia trama urbana, espacios verdes con vegetación arbórea y pastos, y cercano a la localidad, una división parcelaria típica de cultivos pequeños. En el centro de la imagen, se observan en tonos de marrones, la construcción de dos complejos habitacionales separados por un espacio con cortinas de árboles en altura. Esta área anteriormente constituía un gran espacio verde que separaba a la trama urbana de Tortuguitas en dos sectores.

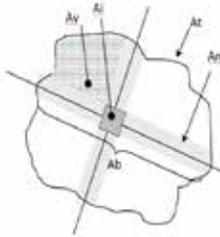
Índice de Accesibilidad Geográfica para José C. Paz

Teniendo presente la oferta de servicios de ferrocarril, colectivos y remises descritos, es interesante observar cómo se combinan estos modos de transporte para facilitar o dificultar los desplazamientos cotidianos de la población. Un método útil para medir el impacto de la superposición de estos transportes son los índices de accesibilidad.

El Índice de Accesibilidad Geográfica (IAG)⁹ creado especialmente para el análisis de este partido en función de la información disponible, es una medida de las posibilidades más elementales de los individuos de acceder al sistema de transporte público, con independencia de su calidad. El índice corresponde a una ecuación que integra el impacto de las estaciones de ferrocarril (At) con el impacto de los recorridos de los colectivos (Ab) en el mismo territorio (esquema 2), dando como resultado el área de vacancia de transporte público (An).

⁹ El IAG se refiere a “la cobertura geográfica del sistema de transporte dentro de un área, no teniendo en cuenta variables que están estrechamente ligadas al concepto habitual de accesibilidad, como la distancia y el tiempo de viaje entre el origen y los distintos destinos” (Otero, 2012). Contreras Mondragón e Hidalgo Páez (2012: 186) señalan que la accesibilidad se limita a considerar los elementos que dan posibilidad al transporte y movilidad urbana y que los índices dan cuenta de los atributos de ciertas áreas y no de las personas que se encuentran en estas. Luego, el problema de la movilidad efectiva resulta de un ejercicio de inferencia analítica.

Esquema 2. Construcción del Índice de Accesibilidad Geográfica (IAG). Identificación de parámetros utilizados



La Ecuación del IAG es:

$$An = At - Av$$

Donde:

Ai, es el área de influencia de las estaciones (radio de 2,5 km);

Ab, es el área de influencia de los colectivos (400 m); y

Av, es el área de vacancia del transporte público.

En el dibujo:

At, es el área completa de estudio (partido); y

An, es el área de influencia neta (Ai+Ab)

Fuente: elaboración propia sobre la base de Otero (2012).

Para introducir el impacto de las estaciones de José C. Paz y Sol y Verde calculamos, arbitrariamente, un radio promedio de influencia estándar entre estación y estación de 2,5 km, con el objetivo de homogeneizar las distancias a lo largo de la Línea San Martín. El resultado del área de influencia, con este radio, tiene la forma que se observa en el mapa 9.

El área de influencia del transporte automotor consideró todas las líneas de colectivo que circulan por el partido, independiente a su jurisdicción y frecuencia, suponiendo una distancia de 400 metros entre parada y parada, según la Ley N° 2148. El mapa 9 muestra el área de influencia de este modo de transporte.

De esta forma, los valores del IAG –que van de 0 a 1– representan los distintos grados de accesibilidad geográfica que otorgan las diferentes ofertas de transporte público existente, para cada radio censal. Los valores más cercanos a 0 indican que en esos lugares las personas no cuentan con colectivos, ni con una estación de ferrocarril próxima. Los valores más cercanos a 1, son lugares con máxima presencia de colectivos y trenes. Los resultados se observan en el mapa 11. Allí se presentan los distintos niveles de IAG para los 181 radios censales del partido, según el censo de 2001. Radios más oscuros tienen un IAG más cercano a 0, mientras que los radios de color más claro tienen un IAG cercano a 1.

Mapa 9. Área de influencia de estaciones del corredor

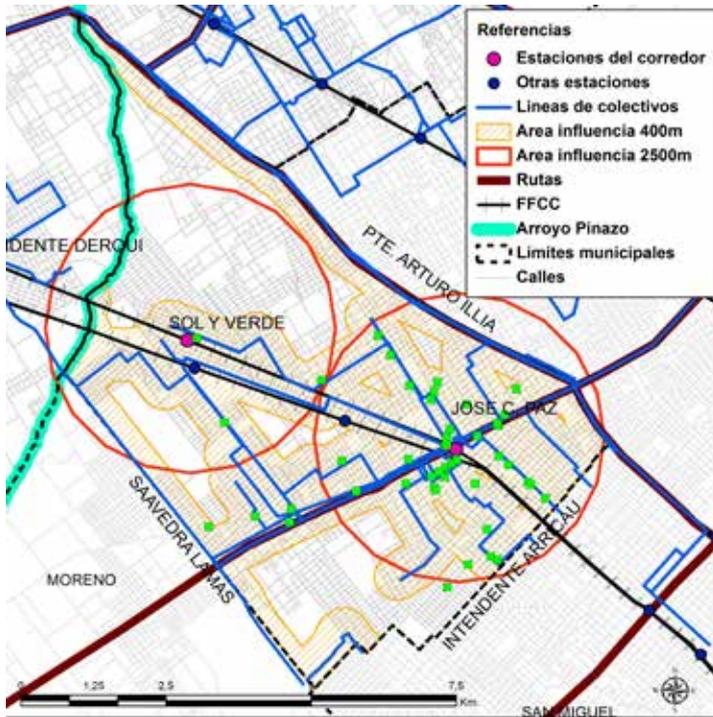


Fuente: elaboración propia sobre la base de datos de Labsig ICO-UNGS 2012.

El IAG entrega dos datos de gran interés. En primer lugar, nos dice que existe una alta heterogeneidad al interior del partido en términos de accesibilidad. Segundo, grafica cómo los radios más próximos a la estación de José C. Paz, en el polígono lindante con Malvinas Argentinas y San Miguel, tienen un IAG más alto en comparación con los IAG de los radios que se extienden desde la estación Sol y Verde, hasta los límites con Pilar (mapa 9).

Considerando estos niveles de accesibilidad dados por el transporte público, la expectativa podría ser que la movilidad alternativa fuese un recurso de movilidad disponible en aquellas zonas de vacancia donde el transporte público no tiene cobertura; sin embargo, se constató lo contrario. Tanto agencias como recorridos fijos de remises se concentran en las zonas donde existe una mayor cobertura de transporte público, estableciéndose entre los modos privados y públicos de transporte de pasajeros una relación de competencia y no una complementariedad de modos (mapa 12).

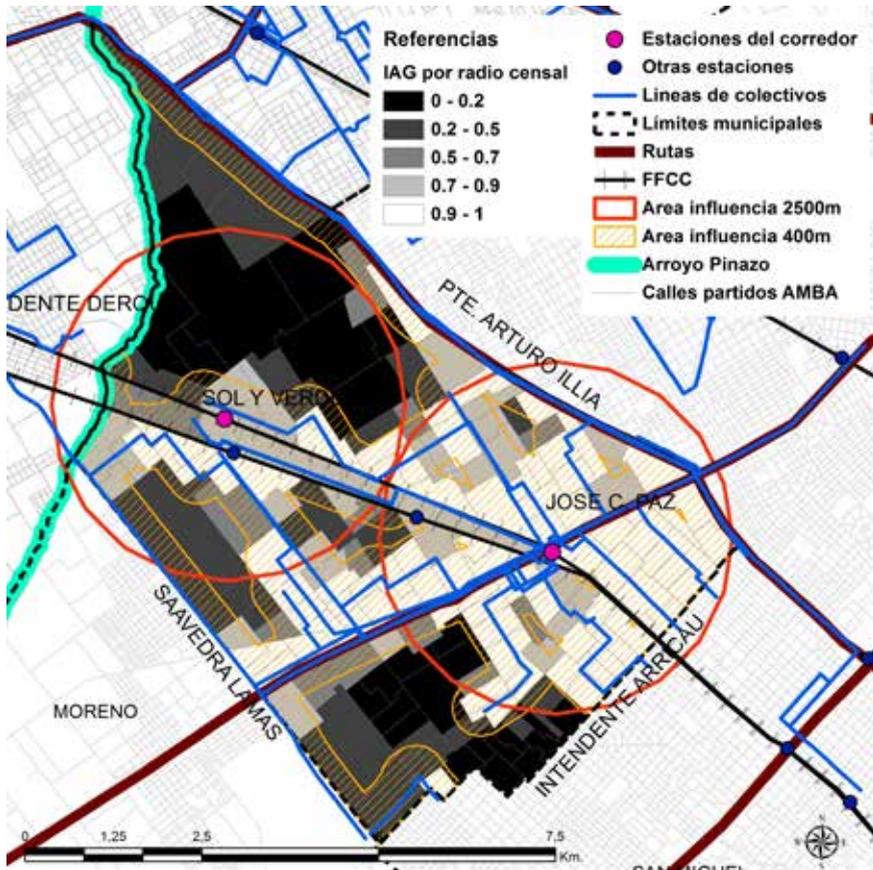
Mapa 10. Área de influencia del transporte público automotor y área de influencia de las estaciones de José C. Paz y Sol y Verde. Partido José C. Paz



Fuente: elaboración propia sobre la base de datos provenientes de “Guía T”, “Filcar”, “Com-pumap”, e información de las empresas de transporte automotor de pasajeros disponibles en sitios web. Labsig, 2012.

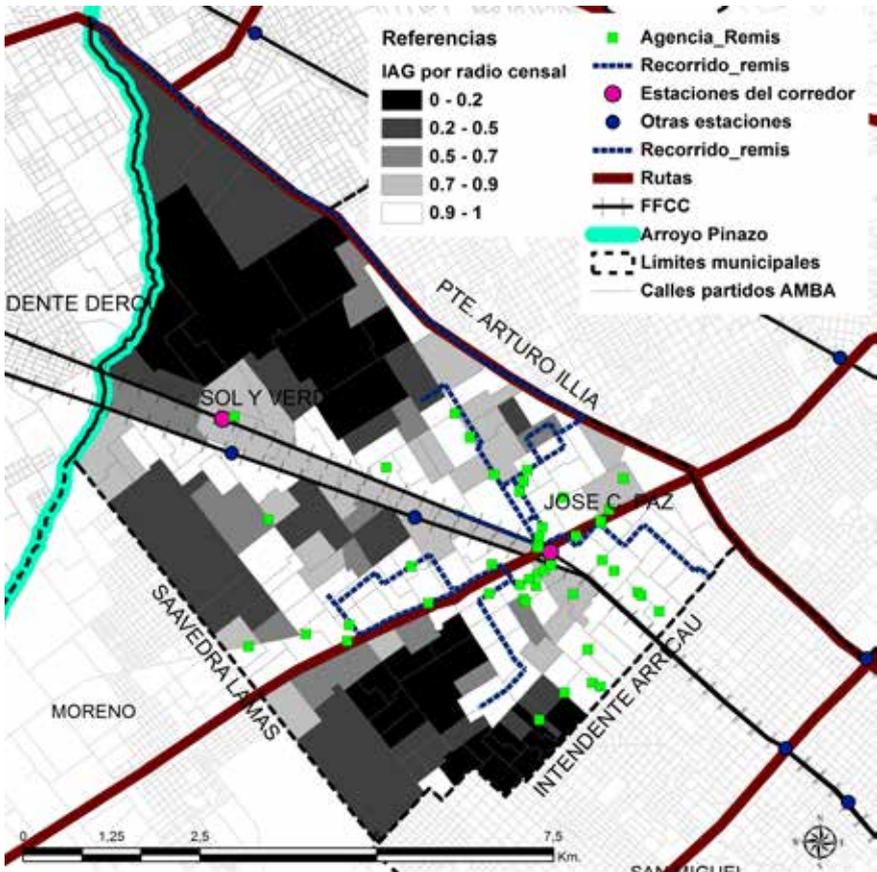
En consecuencia, los remises cumplen las expectativas de desplazamientos de viajeros particulares, pero solo de aquellos que se trasladan de las zonas centrales con más accesibilidad en dirección a los barrios. No existe una oferta de remises que permita a los residentes de barrios periféricos, con menos accesibilidad, trasladarse a zonas centrales u a otras zonas periféricas. Cabe agregar a este análisis territorial información cualitativa que revela que existen choferes de remises que se niegan a trasladar a pasajeros a barrios con menor accesibilidad, ya sea porque las calles no están asfaltadas y el acceso se hace muy difícil para un automóvil, o porque existe en ellos la percepción de riesgo de ser asaltados. Estos radios con baja accesibilidad suelen coincidir con barrios con hogares socioeconómicamente vulnerables.

Mapa 11. Índice de Accesibilidad Geográfica (IAG) para el Partido de José C. Paz



Fuente: elaboración propia sobre la base de datos provenientes de “Guía T”, “Filcar”, “Compu-map”, e información de las empresas de transporte automotor de pasajeros disponibles en sitios web, Labsig ICO-UNGS 2012, e INDEC - Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. Procesado con Redatam+SP, CEPAL/CELADE.

Mapa 12. Índice de Accesibilidad Geográfica (IAG) y localización de agencias de remises y recorridos fijos. José C. Paz



Fuente: elaboración propia sobre la base de datos provenientes de “Guía T”, “Filcar”, “Compu-map” e información de las empresas de transporte automotor de pasajeros disponibles en sitios web, Labsig ICO-UNGS 2012, trabajo de campo, e INDEC-Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. Procesado con Redatam+SP, CEPAL/CELADE.

Índice de Oferta de Transporte Integral a escala metropolitana

En una escala metropolitana, la situación que experimenta José C. Paz en términos de activos de capital espacial de posición también depende de la oferta de transporte masivo que existe en territorios lindantes y en toda la RMBA. Para ello, tomando como base el trabajo elaborado por Susana Kralich en el año 2002 y sus cortes para los años 1991 y 2001, en el que calcula el factor TID que cuantifica la oferta de transporte masivo en términos de número de servicios por día y capacidad ofrecida, y la relaciona con datos sociodemográficos de población y porcentaje de hogares con NBI de cada partido, para dar cuenta de los diferentes niveles de accesibilidad que existen en la RMBA.

La ecuación del factor TID se calculó en función de la siguiente ecuación, propuesta por Kralich (2002):

$$TID = \frac{(f \cdot 800 \cdot 50) + (n + p + m) \cdot 40 \cdot 96}{P \cdot H}$$

Donde:

- f: n° de ramales ferroviarios con estaciones o paradas de tráfico urbano-suburbano;
- n: n° de ramales de autotransporte nacional (suburbanos I y II –de corta y media distancia–);
- p: n° de ramales de autotransporte provincial (urbanos y suburbanos);
- m: n° de ramales de autotransporte municipal (urbanos y suburbanos);
- P: población residente;
- H: porcentaje de hogares con necesidades básicas insatisfechas (% HNBI);
- 800: capacidad de carga estimada (pasajeros) por convoy ferroviario;
- 50: índice estimado de la frecuencia media diaria ferroviaria global (un servicio cada 29 minutos = 50 servicios/día);
- 40: capacidad de carga estimada (pasajeros) por unidad (ómnibus y microómnibus);
- 96: índice estimado de la frecuencia media diaria de los servicios de autotransporte global, es decir, para todos los ramales y jurisdicciones, e incluyendo horarios pico y valle (un servicio cada 15 minutos = 96 servicios por día).

El resultado permite evaluar las posibilidades de desplazamientos en los diferentes partidos de la RMBA a través de cuatro categorías de accesibilidad: alta, medio alta, medio baja y baja.

En el cuadro 2 se observa que José C. Paz se encuentra entre los partidos que presentan menores niveles de accesibilidad en toda la serie observada. A pesar de haber presentado un leve aumento en la oferta de transporte automotor en el transcurso de las últimas décadas, parece no ser suficiente para satisfacer la demanda asociada con aumento de población. Presentan una situación similar los partidos de Florencio Varela, La Matanza y Quilmes, y los partidos de la segunda corona del GBA en general.

El contraste lo hacen los partidos que mantuvieron alta accesibilidad desde 1991 hasta el año 2010 y que coincide con aquellos que también disminuyeron el porcentaje de población con Hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas (HNBI) y experimentaron un leve aumento de la oferta de transporte; es el caso de de Morón, San Isidro, Vicente López y Tres de Febrero. Igual situación, pero con menor accesibilidad, se dio en San Miguel, Hurlingham, Lanús y Avellaneda.

Partidos como Berazategui, Malvinas Argentinas, Tigre y General San Martín tuvieron una leve mejora en sus niveles de accesibilidad, pasando de accesibilidad baja a media baja. Mejor evolución fue la experimentada por San Fernando, que transformó su accesibilidad de media alta a alta.

La serie de mapas muestra los cambios de la accesibilidad en los partidos observados para los años 1991, 2001 y 2010.¹⁰ Los colores corresponden a los cortes de accesibilidad: Alta (rosado), Media alta (ocre), Media baja (naranja) y Baja (marrón oscuro), Sin datos (blanco).

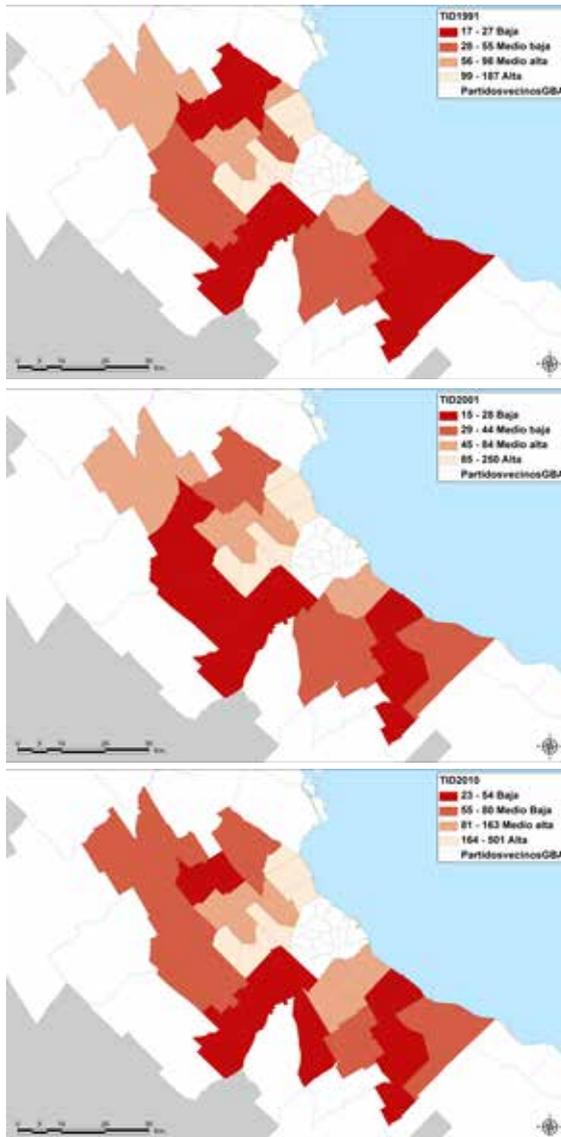
¹⁰ Para la construcción del TID se consideraron las siguientes fuentes de información: Para 1991 y 2001 se toman los cortes estadísticos elaborados por Kralich (2002). Los datos de población y HNBI provienen de INDEC (1991, 2001, 2010). Datos de transporte provienen de múltiples fuentes, entre ellas, Encuesta de Economía Popular (EPU, 1997) realizada por el Instituto del Conurbano de la Universidad Nacional de General Sarmiento para el expartido de General Sarmiento. Municipio de Pilar (www.pilar.gov.ar). Ministerio del Interior y Transporte-Presidencia de la Nación (www.transporte.gov.ar), Agencia Provincial de Transporte de la Provincia de Buenos Aires (www.gob.gba.gov), Ferrocarril Belgrano Norte (www.ferrovias.com.ar), Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia (www.ugofe.com.ar), Ferrocarril General Urquiza (<http://www.metrovias.com.ar>) y guías T de los años 1994, 2002 y 2012.

Cuadro 4. Partidos del Gran Buenos Aires: número de líneas ferroviarias, ramales de transporte automotor colectivo, porcentaje de población con NBI y factor TID. Años 1991, 2001 y 2010

Partidos	Trenes (f)		Cantidad de ramales del autotransporte municipal, provincial y nacional (m, p, n)			Población x 10 mil (P)			Necesidades básicas insatisfechas (h)			TID		
	1991	2001	1991	2001	2010	1991	2001	2010	1991	2001	2010	1991	2001	2010
Almirante Brown	2	2	60	61	62	451	515	553	18	19,3	10	38	32	55
Avellaneda	3	3	58	46	48	345	330	343	12	10,7	6	83	84	153
Berazategui	1	4	17	17	23	245	288	325	19,5	19,4	10	22	40	73
Pilar	3	3	54	50	50	144	234	300	30,5	24,8	13	75	54	80
Esteban Echeverría	1	2	36	36	24	276	245	301	23	20,4	11	28	44	53
Florencio Varela	1	2	21	21	23	255	349	427	28	30,4	17	17	15	23
General San Martín	3	3	44	44	47	407	405	415	13	13	7	55	55	108
Hurlingham	2	2	26	26	32	166	172	182	11	12,6	7	98	83	163
Ituzaingó	1	1	36	37	34	142	158	168	11	10,8	5	114	107	207
José C. Paz	1	1	13	26	24	187	230	266	18,7	26,7	12	26	23	41
La Matanza	3	5	103	106	106	1.121	1.257	1178	18,5	20	12	25	24	43
Lanús	2	2	67	69	68	468	453	460	12,5	11,7	5	58	65	150
Lomas de Zamora	2	2	102	89	95	574	591	617	16	17,2	9	51	41	81
Malvinas Argentinas	1	1	23	43	45	245	291	323	22,2	22,9	12	24	31	54
Merlo	2	2	50	56	72	391	470	529	22	23,4	11	32	27	59
Moreno	1	1	45	50	75	288	381	453	24	26	13	31	23	56
Morón	3	2	70	75	84	334	309	322	11	7,7	4	106	155	355
Quilmes	1	1	54	56	57	511	519	583	18	17,6	9	27	28	48
San Fernando	4	4	21	29	44	145	150	164	20	16,1	9	83	112	234
San Isidro	4	4	42	48	52	299	293	293	9	8,3	4	119	142	336
San Miguel	2	2	35	33	35	210	253	277	14,7	18,2	8	69	45	95
Tigre	2	2	21	36	50	258	301	377	23	20,3	11	27	36	65
Tres de Febrero	3	3	64	71	73	349	336	341	10	8,7	4	105	134	271
Vicente López	4	4	43	44	44	290	274	270	6	4,8	2	187	250	501

Fuente: Cortes 1991 y 2001, Kralich (2002). Corte 2010, elaboración propia sobre la base del INDEC- Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. Encuesta de Economía Popular (EPU-UNGS, 1997) Municipio de Del Pilar (www.pilar.gov.ar), Ministerio del Interior y Transporte - Presidencia de la Nación (www.transporte.gov.ar), Agencia Provincial de Transporte de la Provincia de Buenos Aires (www.gob.gba.gov), Ferrocarril Belgrano Norte (www.ferrovias.com.ar), Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia (www.ugofe.com.ar), Ferrocarril General Urquiza (<http://www.metrovias.com.ar>) y guías T de los años 1994, 2002 y 2012.

Mapa 13. Oferta de Transporte Integral Gran Buenos Aires año 1991, 2001 y 2010



Fuente: Cortes 1991 y 2001, Kralich (2002). Corte 2010, elaboración propia sobre la base del INDEC-Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. Procesado con Redatam+SP, CEPAL/CELADE.

Conclusiones

Las distintas estrategias de investigación utilizadas en la generación de información para este capítulo permitieron construir la imagen de un partido de la RMBA con limitados recursos objetivos para la movilidad, cualidad que siendo propia del territorio, impacta directamente en sus residentes, presionándolos a gastar sus propios activos para desplazarse como una forma de compensar el déficit de servicios del lugar donde viven, e inhibiendo sus expectativas e intereses de movilidad.

Constatamos que, a una escala de desplazamientos barrial, la peatonalidad se dificulta por la presencia de calles sin asfalto. Con el análisis de oferta de transporte público a través del IAG observamos que en las mismas áreas sin cobertura de asfalto, la oferta de transporte público es escasa y muchas veces inexistente, lo que agudiza las dificultades de movilidad de las personas que residen en aquellos espacios del partido. Aunque la hipótesis inicial nos llevaba a pensar que la movilidad alternativa se convertiría en un activo disponible para áreas de vacancia, nos dimos cuenta de que, al contrario, este modo de transporte no oficial refuerza —e incluso compite— con la disponibilidad de oferta de transporte en aquellas zonas más céntricas del partido, donde ya existen otros modos como tren y colectivos.

A una escala metropolitana, el TID nos permitió observar que las condiciones de movilidad de la segunda corona de la RMBA no ha experimentado grandes cambios desde lo enunciado por Kralich en el año 2002, por lo que se dificultan los desplazamientos con destino a otros partidos del conurbano y a la CABA, y hacen más crítica la situación de movilidad de los residentes de estos partidos.

En definitiva, los datos evidencian que la facilidad de “llegar a”, no es una cualidad de este territorio, y que por lo tanto, los habitantes de José C. Paz cuentan con un capital de posición —dado por la ubicación de la vivienda— que, en lugar de favorecer cierta libertad de movimiento, los perjudica, porque colabora en su aislamiento físico. Solo la creación de estrategias de movilidad basadas en el automóvil particular, o aquellas que implican un mayor gasto de tiempo y dinero, podrán otorgarles la autonomía que necesitan para la reproducción cotidiana de sus vidas.

Bibliografía

- Agosta, Roberto; Nadal, Pedro y Olives, Fernando (2002). *Pobreza y Transporte. Metodología para su estudio en el ámbito urbano*. Mimeo. Centro de Estudios del Transporte, Universidad Católica Argentina.
- Contreras Mondragón, Gerardo e Hidalgo Páez, Héctor (2012). “Justicia espacial, accesibilidad y proximidad a los elementos físicos que posibilitan la movilidad urbana en la Ciudad de México”. En Cruz Rodríguez, María Soledad (ed). *Periferias metropolitanas, políticas públicas y medio ambiente*. México: Universidad Autónoma Metropolitana- Azcapotzalco.
- Garay, Alfredo (2007). “Proyectar el futuro. Dilemas del Área Metropolitana de Buenos Aires”. En Balbi, Juan (ed.). *Informe sobre el desarrollo humano en la provincia de Buenos Aires 2007: la obra pública como desarrollo sustentable*. Buenos Aires: Eudeba.
- INDEC (1991). Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda. Buenos Aires: Ministerio de Economía de la Nación Argentina.
- (2010). Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda. Buenos Aires: Ministerio de Economía de la Nación Argentina.
- Kralich, Susana (2002). “La ecuación más privado, menos estatal: quiénes ganan y quiénes pierden. El caso del servicio de transporte público en el Gran Buenos Aires”. *EURE*, vol. 28, n° 84, pp. 85-89.
- (2005). “Crisis urbana y transporte alternativo: la opción remise”. En *Scripta Nova*, vol. IX, n° 194.
- Groisman, Fernando y Suárez, Ana Lourdes (2010). “Segregación residencial y logros educativos en Argentina”. En Kaztman, Rubén y Queiroz Ribeiro, Luiz Cesar (orgs). *A cidade contra escola. Segregacao urbana y desigualdades educacionais em grandes ciudades da América Latina*. Río de Janeiro: Letra Capital.
- Gutiérrez, Andrea (2009). “De las redes de transporte al problema de la movilidad: límites físicos y analíticos de la expansión urbana”. En Pérez, Pedro (ed.). *Buenos Aires, la formación del presente*. Quito: OLACCHI.
- Otero, María de los Ángeles (2012). Informe de avance proyecto “Modos de vida, movilidad y experiencia del espacio desde las nuevas periferias”. ICO-UNGS, mimeo.

- Reyes Sonia y Figueroa, Isabel (2010). “Distribución, superficie y accesibilidad de las áreas verdes en Santiago de Chile”. *EURE*, vol. 36, n° 109.
- Soldano, Daniela (2008). “Vivir en territorios desmembrados. Un estudio sobre la fragmentación socio-espacial y las políticas sociales en el Área Metropolitana de Buenos Aires (1990-2005)”. En Ziccardi, Alicia (compil.) *Procesos de urbanización de la pobreza y nuevas formas de exclusión social. Los retos de las políticas sociales de las ciudades latinoamericanas del siglo XXI*. Bogotá: Siglo del Hombre-CLACSO-CROP.
- Suárez, Ana Lourdes (2007). “La accesibilidad y la conectividad”. En Alsina, Griselda y Miño, Mariela (eds.). *Diagnóstico Ambiental del Partido de José C. Paz Año 2005*. Colección Publicación Electrónica, n° 16, UNGS. Disponible en http://www.ungs.edu.ar/cm/uploaded_files/publicaciones/297_pe16.pdf
- Torres, Horacio (1993). *El mapa social de Buenos Aires (1940-1990)*. Serie Difusión 3, Secretaría de extensión. Subsecretaría de medios y comunicación. Dirección de publicaciones FADU-UBA. Disponible en http://ns1.fadu.uba.ar/publicaciones/cat_dif_n03.pdf

Fuentes

Centro de Investigaciones Territoriales y Ambientales Bonaerenses del Banco de la Provincia de Buenos Aires (CITAB), 2007. Población con Necesidades Básicas insatisfechas (NBI) años 1980-1991-2001. Dirección Provincial de Estadística.

Transporte del Gran Buenos Aires:

- http://www.gob.gba.gov.ar/transporte/recorridos/listarecor_trs.php
- <http://www.transporte.gov.ar/content/servicios-colectivos/>
- <http://www.gobierno.gba.gov.ar/subsecretarias/dpout/imagenes/maptem/areametrop/transporte/redcolectivosmancha.jpg>. Fecha de consulta: 9 de octubre de 2014.<http://www.gobierno.gba.gov.ar/subsecretarias/dpout/imagenes/maptem/areametrop/transporte/redcolectivos.jpg>

Trenes urbanos

- <http://www.xcolectivo.com.ar/tren/>
- <http://www.ferrovias.com.ar/servicios/recorrido.php?sbnm=3>
- http://www.ugofe.com.ar/belgrano_sur/horarios.php

- <http://www.metrovias.com.ar/v2/Mapas-180.asp?op=3&Item=8&Lang=>
- http://www.zonu.com/argentina_maps/Greater_Buenos_Aires_Railway_Network_Map.htm
- CNRT Comisión Nacional de Regulación del Transporte. <http://www.cnrt.gov.ar/trenes.asp>
- Avellaneda: <http://www.mda.gob.ar/index.php?s=48>

Encuesta de Economía Popular Urbana, 1997, ICO-UNGS.

Capítulo 4

La movilidad vista desde los hogares

Condiciones de vida y capital espacial

en la periferia noroeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires

Carolina Palma Arce

En términos operacionales, los recursos de movilidad son entendidos como aquellos activos con los que cuentan los hogares (y sus miembros) para desplazarse en forma cotidiana por el espacio urbano, y que, según sean sus características, facilitan o dificultan los recorridos diarios. En la introducción de este libro y en Palma Arce y Soldano (2010) distinguimos, como constitutivos del capital espacial, por un lado, los recursos de movilidad asociados a un bien material como la vivienda, el barrio donde se ubica y sus condiciones de accesibilidad (capital de posición); y por otro, los recursos de movilidad, como la tenencia y el uso de un medio de transporte, la posibilidad de usar el transporte público, y el dinero y tiempo usado en los desplazamientos (capital de situación).

En este capítulo se presenta un análisis de la situación demográfica y socioeconómica de los hogares de José C. Paz y de cómo convierten estos recursos en capital espacial en una compleja estrategia que depende en gran medida de los recursos de movilidad con que cuenta el partido y que son de uso público, revisados en el capítulo anterior. Para ello, se realiza una descripción de los recursos de los hogares en términos de situación de movilidad, y del uso que hacen las personas que allí residen de los diferentes modos de transporte del territorio (ferroviario, automotor y alternativo) con los recursos personales de tiempo y dinero. En términos generales, veremos cómo el capital de situación de las personas facilita o inhibe ciertas prácticas de movilidad, y cómo las categorías de localización de la vivienda y la tenencia de modos propios de

transporte otorgan a las personas una libertad respecto al espacio diferente de quienes no cuentan con recursos de este tipo.

La información de base para producir este análisis es tomada de una encuesta sobre condiciones de vida desarrollada desde la Universidad Nacional de General Sarmiento en el año 2007, que relevó y analizó información para cuatro partidos de la RMBA (José C. Paz, San Miguel, Morón y Moreno).¹ Asimismo, se han elaborado cruces especiales de INTRUPUBA y ENMODO, encuestas que han sido aludidas en el capítulo 2.

Capital espacial de los hogares de José C. Paz

Vista desde la perspectiva del capital espacial, es decir, como recurso de movilidad, la vivienda desborda la consideración mercantil tradicional en la cual es un bien patrimonial y una construcción edilicia con valor de uso y de mercado, sino que pasa a tener un valor relativo a las características del hábitat donde está emplazada: servicios urbanos de calidad, infraestructura barrial con accesibilidad, presencia o proximidad a áreas verdes, etcétera. La propiedad de la vivienda entre los residentes del partido de José C. Paz no se distingue de manera drástica de otros partidos del conurbano (cuadro 1),² pero claramente las características edilicias de estas propiedades son, en promedio, de menor calidad.

¹ Se trata de una encuesta realizada en 2007 en el marco de un proyecto PICT “Escalas territoriales del desarrollo en la RMBA”, dirigida por Adriana Rofman en el Instituto del Conurbano de la UNGS. Para una lectura integral de sus resultados ver Rofman (2010).

² Recordemos que el poblamiento del conurbano bonaerense y de partidos como el de José C. Paz son resultado del primer proceso de suburbanización en el que los sectores populares acceden a la propiedad del suelo excepcionalmente barato, y muchas veces sus viviendas son autoconstruidas. Por esta razón no es de extrañar que, en los cuatro partidos, una parte importante de sus habitantes sean propietarios. En el Censo 2010, el 72% de los hogares señala ser propietarios de la vivienda y del terreno.

Cuadro 1. Distribución de los hogares por régimen de tenencia de la vivienda según partido. Partidos José C. Paz, Moreno, San Miguel y Morón. Diciembre 2007

Régimen de tenencia	Partido				Total
	José C. Paz	Moreno	San Miguel	Morón	
Propietario de vivienda y terreno	68,8	67,4	79,2	81,7	73,5
Propietario de vivienda solamente	10,0	7,6	1,4	1,0	5,2
Inquilino	5,0	8,3	15,3	9,6	9,2
Ocupante	15,0	15,3	0,0	6,7	10,2
Otra situación	1,2	1,4	4,2	1,0	1,8
Total	100	100	100	100	100
N	80	144	72	104	400

Fuente: elaboración propia sobre la base de Encuesta Proyecto Escalas Territoriales del Desarrollo en la RMBA, ICO-UNGS, 2007.

Se observan más hogares habitando casillas que en el caso de los otros partidos estudiados y es más común encontrar viviendas construidas con materiales de calidad precaria. Estas, además, se caracterizan porque el agua para beber y cocinar no siempre está dentro de la vivienda; proviene principalmente de perforación con bomba a motor y el inodoro no tiene botón en más de la mitad de los casos (cuadro 2).

En el sentido de la vivienda como activo de capital espacial, el criterio central es su ubicación y las características del entorno. Como expusimos en el capítulo 3, en José C. Paz la cobertura de asfalto es muy baja (no supera el tercio de cobertura en el partido) y su localización coincide con los lugares céntricos próximos a la estación de ferrocarril y en el polígono sureste del partido. Deficiencias como esta se traducen en problemas de accesibilidad, porque la oferta de transporte público disminuye y porque la personas ven obstaculizada su propia peatonalidad y el uso de otros modos de transporte, propios o alternativos.

Cuadro 2. Indicadores de características de la vivienda y de servicios con los que cuenta. Partidos José C. Paz, Moreno, San Miguel y Morón. Diciembre 2007

Indicadores características de la vivienda y servicios con los que cuenta	Partido				Total
	José C. Paz	Moreno	San Miguel	Morón	
<i>El hogar vive en (%)</i>					
Casa	83,8	87,5	97,2	94,2	90,2
Casilla	16,2	4,2	2,8	1,0	5,5
Departamento	0,0	8,3	0	4,8	4,2
Total	100	100	100	100	100
N	80	144	72	104	400
<i>Material predominante del techo (%)</i>					
Cubierta asfáltica o membrana	8,8	11,8	8,3	10,6	10,2
Baldosa o losa (sin cubierta)	41,2	35,4	50,0	46,2	42,0
Pizarra o teja	11,2	15,3	20,8	35,6	20,8
Chapa de metal (sin cubierta)	22,5	29,2	15,3	4,8	19,0
Chapa de fibrocemento o plástico	15,0	8,3	1,4	2,9	7,0
Otro	1,2	0,0	4,2	0,0	1,0
Total	100	100	100	100	100
N	80	144	72	104	400
<i>La vivienda tiene agua (%)</i>					
Por cañería dentro de la vivienda	67,5	84,0	94,4	97,1	86,0
Fuera de la vivienda, dentro del terreno	25,0	11,1	5,6	1,0	10,2
Fuera del terreno	7,5	4,9	0,0	1,9	3,8
Total	100	100	100	100	100
N	80	144	72	104	400
<i>% con baño dentro de la vivienda</i>	83,8	95,1	100,0	99,0	94,8
<i>% con inodoro con botón</i>	58,8	78,2	95,8	98,1	82,7
<i>% donde el baño o letrina es usado solo por el hogar</i>	87,5	93,8	100,0	99,0	95,0
<i>Servicios con los que cuenta la vivienda</i>					
<i>% con gas de red</i>	47,5	36,1	76,4	94,2	95,0
<i>Procedencia del agua para beber (%)</i>					
De la red pública	11,2	29,9	30,6	91,3	42,2
De la red pública (agua no corriente)	10,0	0,0	0,0	0,0	2,0
De perforación con bomba a motor	68,8	63,9	63,9	8,7	50,5
De perforación con bomba manual	1,2	4,9	2,8	0,0	2,5
De pozo con bomba	8,8	1,4	2,8	0,0	2,8
Total	100	100	100	100	100
N	80	144	72	104	400
<i>El desagüe del inodoro es (%)</i>					
A red pública (cloaca)	1,2	21,5	34,7	57,4	29,0
A cámara séptica y pozo ciego	47,5	41,1	43,1	26,7	39,0
Solo a pozo ciego	51,2	37,5	22,2	15,8	32,0
Total	100	100	100	100	100
N	80	144	72	104	400

Fuente: elaboración propia sobre la base de Encuesta Proyecto Escalas Territoriales del Desarrollo en la RMBA, ICO-UNGS, 2007.

Desde el marco conceptual del capital espacial, la vivienda es también un activo cuando es usada para el desarrollo de una actividad económica doméstica, en cuanto lugar de producción. Si bien no profundizo en este aspecto del uso de la vivienda, es interesante comentar su relevancia dentro de la valorización como

recurso del capital espacial. Para ese caso, cantidad de habitaciones, materiales de la vivienda, localización y accesibilidad, son datos claves.

Específicamente como capital de situación, se identifican activos que permiten a las personas desplazarse por un área mayor a la que tienen dominio por posición, como serían la propiedad y el uso de un medio de transporte, la disponibilidad y el uso del transporte público, dinero y tiempo. Todos atributos de personas y hogares. De personas, porque son activos que se movilizan en el uso efectivo y en la acción concreta de desplazarse que primero es una acción individual. Y de hogares, porque estos activos están disponibles para la unidad doméstica. Por ejemplo, el barrio de la vivienda, la tenencia de un automóvil o bicicletas, el dinero, e incluso el tiempo doméstico, son atributos del conjunto de personas agrupadas como unidad reproductiva.

Dicho esto, en el cuadro 3 muestro cómo al momento de la encuesta solo el 20% de los hogares de José C. Paz poseen un automóvil como medio de transporte particular. Además, estos automóviles tienden a ser de modelos más antiguos si se los compara con los vehículos que poseen los habitantes de otros partidos. No se registran hogares con motocicleta.

Cuadro 3. Partidos José C. Paz, Moreno, San Miguel y Morón. Diciembre 2007. Porcentaje de hogares con automóvil y moto, e indicación promediada del año de fabricación

Poseen automóvil y/o moto. Año del vehículo	Partido				Total
	José C. Paz	Moreno	San Miguel	Morón	
Posee automóvil (%)	20,0	23,6	41,7	37,5	29,8
Posee moto (%)	0,0	4,9	5,6	1,9	3,2
Año promedio del vehículo	1986,2	1988,6	1992,4	1993,3	1990,9
Año promedio de la moto	-	2003,5	1997,0	2006,0	2001,4

Fuente: elaboración propia sobre la base de Encuesta Proyecto Escalas Territoriales del Desarrollo en la RMBA, ICO-UNGS, 2007.

La propiedad de un medio de transporte (auto, moto, bicicleta, carro, caballo) constituye un capital espacial de situación en términos del valor monetario en el que puede ser traducido, pero sobre todo, en términos de su uso para los desplazamientos diarios. En este análisis atribuyo una importancia mayor a la propiedad de un automóvil, porque es un medio doméstico que posee mayor capacidad en cuanto puede trasladar a un mayor número de personas simultáneamente, recorre mayores distancias, a mayor velocidad, y con más autonomía que otros medios presentes en algunos hogares. Es posible que la ausencia de motos en los hogares encuestados se

deba a que las barreras urbanas que reducen la accesibilidad en el partido no puedan ser sorteadas en medios de menor potencia y capacidad. Mediante el trabajo de campo cualitativo se constató que en barrios donde no existe cobertura de asfalto, las personas caminan, usan bicicleta y carros tirados por caballo.

Con relación a esto, la disponibilidad de un automóvil parece ser la mejor opción para ampliar las posibilidades de desplazamiento, pero hay que destacar que la tenencia de un automóvil supone cierta capacidad de gasto para su mantenimiento y su uso cotidiano que, considerando las características socioeconómicas de estos hogares, parece poco probable costear. Esta idea la retomaré hacia el final del capítulo.

Continuando con los activos del capital espacial de situación el uso de los medios de transporte público —es decir, su apropiación— depende de que las personas desplieguen (o gasten) tres tipos de activos de naturaleza específica: proximidad a la oferta de transporte, dinero y tiempo.

La proximidad refiere a la posibilidad de acceder a una parada de colectivo o a una estación de ferrocarril con un esfuerzo peatonal moderado, que habilita cierta ubicación residencial en el territorio. O dicho de otra forma, que la localización de la vivienda esté a una distancia susceptible de ser recorrida a pie en un tiempo moderado. Los resultados del índice de accesibilidad geográfica (IAG) expuestos en el capítulo anterior revelaron la existencia de áreas con menor oferta de colectivos y distantes de la estación de ferrocarriles. Esta distribución hace que las personas deban caminar, a veces más de 10 cuadras, para llegar a la parada o estación más cercana, lo que ocurre especialmente en la estación Sol y Verde, donde la oferta de colectivos parece no ser suficiente para cumplir la función alimentadora del sistema ferroviario troncal.

El dinero, por su parte, en cuanto medio estandarizado de pago de cualquier acto de traslado de tipo motorizado, aparece como un activo fundamental para poder hacer uso del transporte público. Si bien en la RMBA aún subsisten políticas estatales de subsidio a los boletos, la deficitaria cobertura produce ausencia de conexiones entre dos puntos relativamente próximos, lo que hace que para muchos recorridos —que de acuerdo con la geometría podrían ser lineales— sea necesario utilizar dos y hasta tres modos de transporte para lograr conectarlos. Tal situación provoca que desplazarse por el territorio sea además de complejo, costoso en términos monetarios, lo que convierte a la movilidad en una acción que necesita de recursos económicos para que pueda ser sostenida como actividad cotidiana. Áreas urbanas heterogéneas desde el punto de vista funcional, permiten a sus habitantes desarrollar sus actividades con desplazamientos peatonales o en bicicleta. No es el caso de José C. Paz, evidentemente.

Por último, las personas requieren de tiempo para hacer efectivo cualquier desplazamiento, con independencia del modo en que lo realicen. En el caso del uso del transporte público se requiere de tiempo no solo para hacer el trayecto desde el origen hasta el destino una vez abordado el vehículo, también se necesita tiempo para caminar a la parada más próxima, para esperar el colectivo, o para llegar a la estación y esperar el tren. Mientras más largo sea el trayecto, más tiempo gastará una persona en su desplazamiento; pero también, mientras más complejo sea el viaje, según la combinación de modos (etapas y transbordos), más tiempo utilizará en su desplazamiento, aunque la distancia a recorrer no sea de gran extensión.

Particularmente, en partidos del conurbano bonaerense como José C. Paz, el tiempo es un recurso importante porque la escala de los desplazamientos es metropolitana, pero sobre todo porque tanto trenes como colectivos sufren demoras importantes. Los primeros son lentos por falta de mantenimiento y porque no es raro que un accidente en las vías mantenga los servicios detenidos por varios minutos. Los segundos, porque la congestión de tránsito en zonas céntricas es un obstáculo cotidiano que llega a veces a duplicar el tiempo de un recorrido típico. Es común que para solucionar las demoras de los servicios públicos se opte por el vehículo particular, pero la congestión vehicular por la sobrepoblación del parque automotor es también un obstáculo que no permite reducir el gasto de tiempo.

A continuación se revisan algunos datos del uso de los modos públicos en la zona noroeste de la RMBA, poniendo especial atención en el partido de estudio. La información disponible permitirá describir la complejidad de los desplazamientos de estos habitantes y, desde la demanda de los usuarios, identificar la función de estos modos de transporte en la movilidad cotidiana de la población. Para complementar este panorama, incluiré información relevante sobre el uso de remises como modo alternativo al transporte público.

Uso de los recursos de movilidad del territorio

Uso del transporte ferroviario

La línea FC San Martín, como ya se dijo, es el modo troncal de movilidad de la zona noroeste de la RMBA. Más de un 70% de los desplazamientos que se hacen en ella son por motivos de trabajo. La mayoría de los pasajeros que suben hacen recorridos entre los partidos del GBA y la CABA, y dentro del GBA. Son menos los viajes que se producen al interior de la CABA (cuadro 4).

Cuadro 4. Región Metropolitana de Buenos Aires. Indicadores seleccionados de movilidad en la Línea FC San Martín. Años 2006-2007

	Belgrano Sur	Belgrano Norte	Roca	Mitre	San Martín	Sarmiento	Urquiza
% de viajes según origen y destino⁽¹⁾							
CABA-CABA	6,9	1,1	0,2	16,5	12,0	8,1	8,1
GBA-GBA	42,4	56,2	51,5	27,1	33,2	29,9	25,2
CABA-GBA	50,7	46,8	48,2	56,4	54,8	62,1	66,7
% de viajes por período, por línea⁽²⁾							
Período 1	29,6	27,4	24,3	28,3	27,1	25,8	34,0
Período 2	17,0	16,7	17,2	18,5	18,3	19,3	14,8
Período 3	28,2	27,8	29,8	27,1	29,0	27,3	24,1
Período 4	25,2	28,2	28,7	26,0	25,2	27,6	27,0
% viajes por motivo de viaje, por línea							
Trabajo	67,9	70,8	67,8	71,5	71,3	73,0	74,8
Estudio	2,2	7,0	7,5	7,9	6,1	7,8	8,1
Salud	4,6	3,1	4,5	3,2	4,1	4,1	3,7
Compras	5,1	3,2	3,4	2,2	3,2	3,0	1,6
Deportes, recreación y gastronomía	2,4	2,6	3,0	2,8	2,3	1,5	1,7
Amigos, familia, social y culto	9,4	6,0	6,5	4,6	5,2	4,4	4,4
Otros	8,3	7,3	7,4	7,6	7,6	6,2	5,7
Promedio duración viaje según origen y destino (minutos)⁽³⁾							
CABA-CABA	37	48	43	39	39	36	40
GBA-GBA	48	49	48	47	55	57	47
CABA-GBA	72	74	79	60	80	81	68
Total	59	60	63	53	67	70	60
% cantidad etapas de viaje, según origen y destino⁽⁴⁾							
CABA-CABA	1,3	1,8	1,8	1,5	1,5	1,5	1,8
GBA-GBA	1,5	1,6	1,6	1,6	1,7	1,8	1,7
CABA-GBA	1,7	1,9	2,2	1,8	2,0	2,1	2,2
Total	1,6	1,7	1,9	1,7	1,8	2,0	2,0
% cantidad de trasbordos por viaje, por línea							
Sin trasbordo	55,2%	45,1%	48,8%	37,1%	40,1%	32,4%	27,3%
1 trasbordo	31,3%	39,0%	36,9%	37,9%	38,7%	40,7%	47,3%
2 trasbordos	11,1%	13,6%	10,9%	22,4%	18,3%	24,1%	21,3%
3 trasbordos o más	2,4%	2,4%	3,4%	2,6%	2,8%	2,9%	4,1%
% combinaciones de modos utilizados⁽⁵⁾							
Solo ferrocarril	55,7%	45,8%	38,5%	50,7%	40,9%	33,6%	27,5%
Ferrocarril y colectivo	34,8%	36,6%	33,6%	26,3%	39,0%	48,5%	33,7%
Ferrocarril y subte	0,3%	10,0%	13,8%	14,3%	10,2%	7,5%	23,6%

Ferrocarril, subte y colectivo	0,5%	2,8%	7,2%	3,2%	4,5%	4,9%	9,6%
Ferrocarril y otros no públicos	8,7%	4,8%	6,9%	5,5%	5,4%	5,4%	5,7%
<i>Duración total del viaje según la combinación de modos utilizados (minutos)⁽⁶⁾</i>							
Solo ferrocarril	45	42	42	39	47	46	35
Ferrocarril y colectivo	80	74	72	68	82	83	69
Ferrocarril y subte	78	73	78	74	72	72	62
Ferrocarril, subte y colectivo	85	100	95	100	100	98	93
Ferrocarril y otros no públicos	70	71	67	62	74	76	65
Total	59	60	63	53	67	70	60
<i>Cantidad de cuadras caminadas según origen y destino⁽⁷⁾</i>							
CABA-CABA	9,1	10,9	7,6	7,8	8,4	8,2	6,8
GBA-GBA	11,1	9,8	9,8	9,2	10,0	8,9	9,0
CABA-GBA	10,9	9,7	8,4	8,8	9,1	8,8	8,0
GBA-CABA	10,9	9,8	9,1	8,8	9,3	8,8	8,1
<i>Promedio de cuadras caminadas, según combinaciones de modos utilizados⁽⁸⁾</i>							
Solo ferrocarril	12,0	11,1	11,2	9,9	10,8	10,2	9,5
Ferrocarril y colectivo	9,9	8,9	8,0	8,0	8,6	8,3	7,8
Ferrocarril y subte	7,3	9,6	9,1	7,6	8,5	8,9	8,3
Ferrocarril, subte y colectivo	8,9	8,3	6,3	7,5	6,7	7,1	6,5
Ferrocarril y otros no públicos	7,6	5,8	6,0	6,1	6,8	5,8	5,7
Total	10,9	9,8	9,1	8,8	9,3	8,8	8,1
<i>Promedio de la duración total del viaje, cantidad de etapas, cuadras caminadas, por línea⁽⁹⁾</i>							
Duración (minutos) ^(a)	59	60	63	53	67	70	60
Etapas ^(b)	1,6	1,7	1,9	1,7	1,8	2,0	2,0
Cuadras caminadas ^(c)	10,9	9,8	9,1	8,8	9,3	8,8	8,1

Fuente: elaboración propia sobre la base de información INTRUPUBA 2006/2007.

1. Incluye todos los períodos de relevamiento: desde las 6:30 hasta las 20:30.
2. Período 1: desde las 6:30 hasta las 9:00. Período 2: desde las 9:00 hasta las 11:30. Período 3: desde las 15:30 hasta las 18:00. Período 4: desde las 18:00 hasta las 20:30.
3. Se entiende por promedio de la duración total del viaje al tiempo declarado por el encuestado, que incluye los tiempos de caminata, de espera, a bordo del vehículo y los correspondientes a otras etapas, si las hubiera.
4. Un viaje puede realizarse utilizando más de un modo de transporte, cada cambio de modo o de línea de colectivo es una etapa diferente.
5. En combinaciones de modos se incluyen los casos donde se emplea más de una línea. Ej.: en subte y colectivo, el caso colectivo - subte - colectivo.

6. Se entiende por promedio de la duración total del viaje al tiempo declarado por el encuestado, que incluye los tiempos de caminata, de espera, a bordo del vehículo y los correspondientes a otras etapas, si las hubiera.
7. El dato calculado incluye todas las cuadras caminadas a lo largo de todo el viaje: las caminadas al inicio, la utilizadas para acceder a otros modos cuando se utilizan combinaciones y las cuadas caminadas al final del viaje.
8. El dato calculado incluye todas las cuadras caminadas a lo largo de todo el viaje: las caminadas al inicio, la utilizadas para acceder a otros modos cuando se utilizan.
9. Se entiende por promedio de la duración total del viaje al tiempo declarado por el encuestado, que incluye los tiempos de caminata, de espera, a bordo del vehículo y los correspondientes a otras etapas, si las hubiera. b. Un viaje puede realizarse utilizando más de un modo de transporte, cada cambio de modo o de línea de colectivo es una etapa diferente. c. El dato calculado incluye todas las cuadras caminadas a lo largo de todo el viaje: las caminadas al inicio, la utilizadas para acceder a otros modos cuando se utilizan.

Un poco más del 60% de los viajeros combina el uso del tren con otro modo de transporte (colectivo, subte, u otro no público). Las personas que utilizan solo el tren para desplazarse hacen recorridos que demoran, en promedio, algo más de 42 minutos. Cuando lo combinan con otros modos, el viaje puede llegar a durar 100 minutos en promedio.

Las personas cuyo origen y destino de viaje es el GBA y la CABA o solo al interior del GBA, caminan más cuadras para llegar a la estación. Las personas que solo utilizan el tren para viajar caminan más que aquellas que deciden hacer el trayecto de acercamiento a la estación en otro modo de transporte (cuadro 4). En general, realizan caminatas de no más de 8 o 10 cuadras; cuando la distancia es mayor, es probable que opten por abordar un modo motorizado que las acerquen a la estación. En el contexto metropolitano, la Línea San Martín no se distingue particularmente de las otras líneas de la RMBA en términos de demanda, por lo que no se podría afirmar que los tiempos, etapas y cuadras caminadas constituyen un esfuerzo excepcional para las personas que hacen uso de ella.

Para la estación de José C. Paz, los datos de INTRUPUBA aportan una visión general de los flujos de pasajeros, y su relevancia se observa en el eje ferroviario como estación cabecera.³ Tres cuartos de la población que asciende en esta estación lo hace en dirección a la estación de Retiro; los demás suben al tren para dirigirse a las estaciones Derqui, Villa Astolfi o Pilar, en dirección norte. El flujo de pasajeros desde esta estación solo es comparable a la importancia relativa de la estación de San Miguel en el GBA y a la estación cabecera de Retiro, en la CABA (cuadro 5).

³ Estación cabecera refiere a aquella estación que es origen y destino de la mayor parte de los servicios diarios. Durante el día, en la Línea San Martín el 55,5% de servicios solo llegan hasta José C. Paz y el 45% continúan el trayecto hasta las estaciones de Sol y Verde, Derqui, Villa Astolfi o Pilar.

Los pasajeros que ascienden o descienden en la Estación de José C. Paz hacen viajes que en promedio duran 71 minutos, en casi dos etapas cada uno y con una caminata que incluye, en promedio, casi 10 cuadras. Si consideramos que en la Línea San Martín más del 75% de las personas viajan por motivos de trabajo, podemos hacer una suposición general de que un sujeto típico que usa la estación de José C. Paz, ocupa 142 minutos, camina 18 a 20 cuadras, y aborda cuatro modos diferentes de transporte para llegar al trabajo y volver a casa todos los días hábiles de la semana. Si bien la asociación no puede ser directa, porque los datos no están desagregados por motivo de viaje, es interesante deducir a partir de estos indicadores –especialmente el tiempo– que los movimientos pendulares que se inician en esta estación son de una escala metropolitana. Vale decir, la mayoría de ellos no se limitan solo al interior del partido o hacia partidos vecinos en el GBA, sino que muchos se extienden hasta las estaciones más lejanas orientadas hacia la CABA.

Cuadro 5. Línea FC San Martín. Pasajeros ingresados por estación según sentido del viaje(*). Promedio de la duración, cantidad de etapas, cuadras caminadas

Estación	Sentido		Total ingresos	Promedio de duración total del viaje ⁽¹⁾ en minutos	Promedio de la cantidad de etapas ⁽²⁾	Promedio de cuadras caminadas ⁽³⁾
	Ascendente	Descendente				
Retiro	14.963	0	14.963	80	2,0	8,8
Palermo	8.139	701	8.840	73	1,9	8,9
Chacarita	6.417	1.161	7.578	66	2,0	8,4
La Paternal	2.539	2.004	4.543	64	1,7	10,3
Villa del Parque	3.093	2.556	5.649	61	1,8	9,0
Villa Devoto	2.662	1.429	4.091	54	1,7	8,7
Sáenz Peña	3.319	1.532	4.851	75	2,2	8,8
Santos Lugares	1.129	1.106	2.235	53	1,5	9,0
Caseros	3.622	2.413	6.035	57	1,8	9,1
El Palomar	1.801	1.926	3.727	61	2,0	9,5
Hurlingham	1.976	2.491	4.467	59	1,8	9,5
W.C. Morris	1.798	3.634	5.432	52	1,4	9,8
Bella Vista	1.701	3.189	4.890	61	1,9	8,2
Muñiz	374	2.565	2.939	62	1,6	10,4
San Miguel	3.658	8.941	12.599	62	1,8	8,9
José C. Paz	3.488	11.307	14.795	71	1,9	9,9
Derqui	1.309	3.691	4.961	73	1,8	12,3
V. Astolfi	319	432	751	53	1,4	11
Pilar	0	2.561	2.561	81	1,8	10

Fuente: elaboración propia sobre la base de datos de INTRUPUBA 2006-2007.

(*). El sentido ascendente corresponde al orden de las estaciones comenzando en el centro de la ciudad con la estación Retiro.

(1) Se entiende por promedio de la duración total del viaje al tiempo declarado por el encuestado, que incluye los tiempos de caminata, de espera, a bordo del vehículo y los correspondientes a otras etapas, si las hubiera.

(2) Un viaje puede realizarse utilizando más de un modo de transporte, cada cambio de modo o de línea de colectivo es una etapa diferente.

(3) El dato calculado incluye todas las cuadras caminadas a lo largo de todo el viaje: las caminadas al inicio, la utilizadas para acceder a otros modos cuando se utilizan combinaciones y las cuadras caminadas al final del viaje.

Uso del transporte automotor

De cómo los habitantes de José C. Paz usan el transporte automotor poco se sabe en cuanto al tiempo del viaje, etapas y transbordos. Sin embargo, a partir de los datos presentados por INTRUPUBA para la RMBA y la zona noroeste, es posible hacer algunas inferencias acerca de la relación entre la oferta de colectivos revisada en el capítulo anterior y la demanda por parte de los pasajeros.

En colectivo –sean líneas de jurisdicción nacional, provincial o nacional– casi el 65% de los viajes son hechos por personas que se desplazan por motivos de trabajo. El 35% de los viajes restantes son por motivos de estudio, salud, compras, recreación, amigos y familia, y otros. El 82,2% son viajes hechos únicamente en colectivo y solo el 6,2% son viajes que combinan el colectivo con alguna línea de ferrocarril. En promedio, las personas que usan este modo, caminan 4,2 cuadras para acceder a alguna parada de colectivo (INTRUPUBA, 2009).

La matriz de viajes en transporte automotor de la RMBA suministra dos datos de interés para este análisis. Primero, casi el 86% de los viajes que se originan en José C. Paz tienen como destino la misma zona noroeste. Segundo, casi la mitad de ellos se producen al interior del partido, y la otra parte son viajes con destino a San Miguel y Malvinas Argentinas, principalmente (cuadro 6).

Cuadro 6. Resumen de matriz de viajes en colectivo entre corredores de transporte. Origen en José C. Paz y destino grandes zonas RMBA. Origen José C. Paz y destino partidos zona noroeste

Zona de destino	Zona de origen	
	José C. Paz	
	Viajes / día	%
<i>Macrozonas RMBA</i>		
Centro	1.093	2,0
Norte	3.524	6,5
Noroeste	46.163	85,6
Oeste	2.639	4,9
Sudoeste	200	0,4
Sur	169	0,3
Sudeste	169	0,3
Total	53.956	100
<i>Partidos del noroeste</i>		
Gral. San Martín	954	2,1
Tres de Febrero	449	1,0
Hurlingham	268	0,6
San Miguel	10.218	22,1
Malvinas Argentinas	9.833	21,3
José C. Paz	22.697	49,2
Pilar	507	1,1
Otros	1.239	2,7
Total	46.163	100

Fuente: elaboración propia sobre la base de datos de INTRUPUBA 2006-2007.

Estos datos sugieren en primera instancia que el colectivo es utilizado para desplazamientos de corta distancia, para viajes al interior del partido, a partidos vecinos y viajes de acercamiento a alguna estación de tren. Es mínima la proporción de viajes en colectivo desde José C. Paz a la CABA. En cambio, aparece la zona norte y oeste como destinos relevantes si se los compara con las demás macrozonas de la RMBA. Segundo, la matriz de origen y destino revela que los viajes tienen como destino aquellos partidos vecinos con los que existe mayor conectividad y accesibilidad en transporte automotor, es decir, San Miguel y Malvinas Argentinas. Esto puede significar que, dado que estos partidos cuentan con mayor y mejor infraestructura en servicios educativos y de salud, y centros de consumo más grandes, efectivamente la oferta de transporte automotor haya

respondido a la demanda de desplazamientos de este tipo. Pero, por otro lado, la concentración de viajes a esos destinos hace pensar también que las personas no se dirigen a las zonas de Moreno y de Pilar por la simple razón de que no existe una oferta de colectivos que las conecte con esos lugares. Es posible que los viajes a Pilar solo se hagan en tren; sin embargo, son también muy pocos los desplazamientos a Moreno,⁴ no habiendo línea de ferrocarril que conecte esta localidad con José C. Paz.

En una escala metropolitana, el uso del transporte público se diferencia claramente según los ingresos de la población. De acuerdo con la información recopilada por ENMODO, en los años 2009 y 2010 se observó que los modos públicos son más utilizados por los estratos más bajos, y que en el uso de los modos de transporte privado existe una brecha. Mientras que el modo público es utilizado por el 42,7% de los dos primeros quintiles de ingresos y por el 38% de los dos últimos, los modos privados son utilizados por el 32,7% de los dos primeros quintiles y por el 46,2% de los dos últimos. Estas diferencias se incrementan aún más entre los usuarios de automóvil particular. Asimismo, es interesante ver que la mitad de las personas que utilizan modos no motorizados (a pie o bicicleta) se agrupan en los dos primeros quintiles (cuadro 7).

La tendencia observada a nivel del AMBA refuerza la idea de que en partidos que concentran población perteneciente a los primeros quintiles de ingreso, como José C. Paz, los habitantes de desplazan a través de un territorio con inadecuada oferta de transporte público, y además experimentan dificultades para afrontar los gastos de su uso. Aparece entonces un gran número de desplazamientos realizados por personas de ingresos más bajos que no implican un gasto monetario, pero son modos que solo permiten trasladarse a una escala barrial o de partido.

⁴ La matriz de viajes origen y destino en su versión ampliada indica que solo 1.083 de los viajes (2%) que se originan en José C. Paz tienen como destino el partido de Moreno, cifra no significativa cuando se lo compara con otros destinos.

Cuadro 7. Distribución de hogares según quintiles de ingreso por adulto equivalente del hogar y modo de transporte. AMBA, 2009-2010

Quintil	Porcentaje de hogares					
	Modo público	Modo ferrocarril	Modo colectivo	Modo privado	Modo automóvil particular	Modo no motorizado
1	21,9	21,4	23,1	14,0	12,8	27,6
2	20,8	20,3	21,3	18,7	18,6	20,8
3	19,2	18,9	19,6	22,0	22,4	18,3
4	19,3	21,1	18,9	21,7	21,9	17,2
5	18,7	18,3	17,2	23,6	24,3	16,1
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

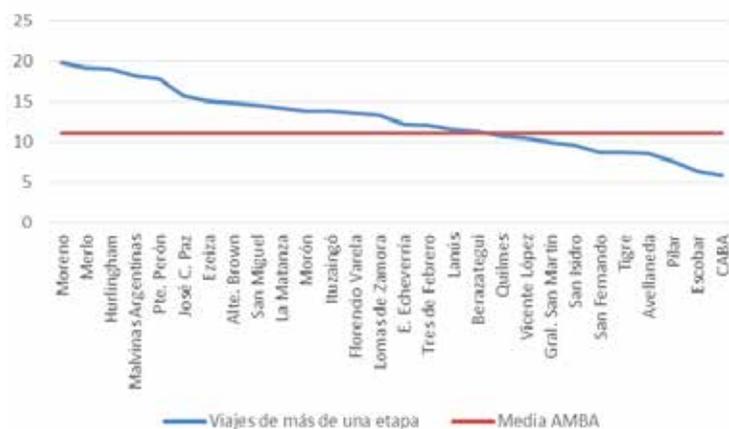
Fuente: elaboración propia sobre la base de Encuesta de Movilidad Domiciliaria 2009-2010: Movilidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires (ENMODO); Proyecto de Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas (PTUMA), Secretaría de Transporte, Ministerio del Interior y Transporte de la Nación, Argentina, año 2010.

(1) Ferrocarril, Colectivo, Subte/Premetro.

(2) Auto particular, Taxi/Remise, Moto, Charter/Combi, Bus empresa, Transporte escolar.

En el gráfico 1, elaborado sobre la base de la misma fuente información, se observan claramente las brechas de movilidad entre los municipios del AMBA. José C. Paz aparece entre los partidos de la segunda corona, donde se originan viajes más complejos en términos de etapas de viaje.

Gráfico 1. Porcentaje de viajes de dos y más etapas. AMBA, años 2009-2010



Fuente: elaboración propia con base en ENMODO (2011).

Uso del transporte alternativo

La hipótesis de que los modos alternativos en el partido surgen para constituir una oferta en aquellos lugares de vacancia del transporte público, ya fue descartada cuando revisamos la oferta de remises en el partido, por lo que en este apartado solo expondré algunos antecedentes relevados en el trabajo de campo respecto de su uso.⁵

La utilidad de los remises radica en que es el pasajero el que define el destino del traslado y a veces también su recorrido (o al menos lo sugiere). Pero esta promesa de “libertad de desplazamiento” en José C. Paz no se cumple para todos los casos. Cuando una persona sube a uno de estos vehículos y el chofer consulta el destino, hay barrios dentro del partido –los más pobres– donde directamente no van; algunas agencias, incluso, exponen letreros que dicen: “No se hacen viajes a Los Hornos, no insista” (a modo de ejemplo). Los motivos son la ausencia de asfalto en los barrios con menos infraestructura y la percepción de inseguridad de los desplazamientos, en especial en altas horas de la noche.

Excluidas áreas críticas del partido, los remises hacen traslados por un costo aproximado de 60 o 70 pesos para un viaje de 4 kilómetros, que es la distancia, por ejemplo, desde centro del partido hasta el barrio Frino. Desde el mismo lugar a la zona céntrica de Sol y Verde, el costo del servicio puede superar los 25 pesos. El servicio resulta dos pesos más caro cuando los pasajeros utilizan el baúl del automóvil. Quienes pagan la diferencia suelen ser pasajeros que abordan los remises desde el centro comercial del partido –especialmente desde los supermercados– hasta sus viviendas ubicadas en algún barrio.

El uso del sistema de agencias parece cubrir una demanda asociada a actividades de consumo. Cubren también la necesidad de “acercamiento” a otros modos en días de lluvia, pero solo para aquellos pasajeros que habitan barrios donde los automóviles pueden transitar. También son demandados para viajes cortos dentro del partido, cuando la noche ha avanzado, siempre y cuando el chofer no perciba en el destino riesgos a su propia seguridad.

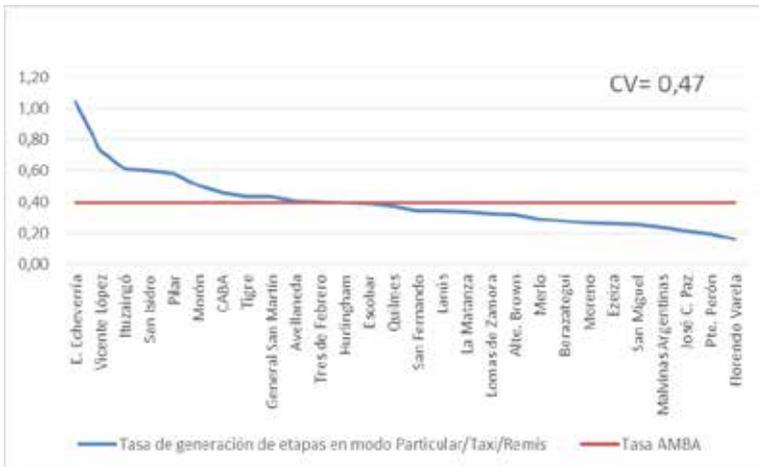
Los remises colectivo, que funcionan con recorridos fijos y compiten con los autobuses, otorgan un servicio cuyo costo es de dos pesos por persona. Estos servicios se caracterizan por su dinamismo porque, al tener predefinido el recorrido, la única condición para que salgan es la demanda: si el automóvil esta completo por los cuatro pasajeros que permite su capacidad (más niños),

⁵ El trabajo de campo para el relevamiento de esta información fue realizado a través del método de observación participante los años 2010 y 2011.

el servicio de traslado comienza. En horas pico de la mañana esta movilidad es tan demandada que los autos salen con una frecuencia promedio de 5 minutos. El resto del día la frecuencia disminuye a 10 minutos, pero el flujo de salidas es constante. Esta modalidad de remises parece servir más a los flujos por motivos de trabajo y de estudio, antes que a actividades de consumo. El moderado precio del pasaje, y la lógica de funcionamiento más rápida, parece convertir a estos servicios en un aliado para los desplazamientos diarios al trabajo.

Sin embargo, a pesar de su aparente utilidad para compensar la ausencia de una oferta de transporte público adecuada, el uso de remises, así como el uso de un modo privado de transporte, no son características del partido de José C. Paz cuando se lo compara con demás partidos del AMBA. En el gráfico 2, los datos de ENMODO muestran al partido en estudio dentro de aquellos partidos que producen tasas de generación de viajes en modo particular, taxi o remis más bajas de todos los partidos del AMBA.

Gráfico 2. Tasa de generación de etapas en modo particular, taxi o remis. AMBA, 2009-2010



Fuente: elaboración propia con base en ENMODO (2010).

Finalmente, un comentario sobre la conexión tiempo, dinero, modos de transporte y el acceso al trabajo. En el análisis de los trabajadores de José C. Paz expuesto en Soldano y Palma Arce (2010), constatamos que las mayores distancias recorridas para el acceso tanto a la escuela como a los lugares de

trabajo tienen su correspondencia con los partidos con peores indicadores de vulnerabilidad y baja provisión de servicios de todo tipo. Concluimos además que en estos territorios se conjugan escasas oportunidades laborales, lo que obliga a los trabajadores a salir de sus entornos para conseguir mejores trabajos y con mayores remuneraciones; pero para hacerlo, enfrentan grandes obstáculos en términos de accesibilidad y de costos en tiempo y dinero. Aquellos que “optan” por insertarse laboralmente en entornos cercanos a sus viviendas, reciben a cambio los peores ingresos; situación que se agudiza en el caso de las mujeres, quienes registran desplazamientos menores.

Esta situación, que también se da en movilidad por estudio, consumo y esparramiento para residentes de partidos como José C. Paz, redundan en un aislamiento espacial que es también un aislamiento en términos de oportunidades, lo que posiblemente impactará otra vez en las condiciones de vulnerabilidad de estos grupos humanos.

Conclusión

A partir del material empírico expuesto es posible concluir, en términos de Bourdieu (1999: 122), que la falta o las debilidades de capital intensifican la experiencia de encadenamiento a un lugar, debido a que la capacidad de dominar un espacio, en especial adueñándose material o simbólicamente de los bienes escasos que se distribuyen en él, depende del capital poseído.

En efecto, personas con escasos recursos de movilidad propios experimentan una libertad más acotada sobre el espacio que aquellas personas que sí los tienen. Esto evidentemente se agudiza cuando el territorio que habitan no posee una adecuada provisión de activos de movilidad públicos, dejándolas relegadas al espacio del barrio o del municipio, y con escasas posibilidades de ampliar el radio de sus desplazamientos cotidianos.

En definitiva, la propiedad de una vivienda localizada en barrios con esta calidad de servicios pierde no solo su valor de mercado debido a la desvalorización de un suelo sin soporte de infraestructura urbana, sino que además hace que el mismo residente padezca las implicancias del aislamiento físico al no tener la libertad espacial de salir o entrar a su propio barrio, con independencia de la hora, de la lluvia y de la disponibilidad de un modo de transporte en cantidad, calidad y oportunidad.

Bibliografía

- Bourdieu, Pierre (1999). “Efectos de lugar”. En Bourdieu, Pierre (dir.). *Miserias del mundo*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- García Conde, Soledad (2014). *Análisis de movilidad y usos del ferrocarril*. Documento ICO-UNGS.
- Ministerio del Interior y Transporte (2009-2010). *Encuesta de Movilidad Domiciliaria (ENMODO): Área Metropolitana de Buenos Aires*, Buenos Aires.
- Rofman, Adriana (compil.) (2010). *Sociedad y territorio en el conurbano bonaerense: un estudio de las condiciones socioeconómicas y sociopolíticas de cuatro partidos: San Miguel, José C. Paz, Moreno y Morón*. Los Polvorines: UNGS.
- Secretaría de Transporte de la Nación (2010). *Investigación de Transporte Público Urbano de Buenos Aires (INTRUPUBA)*, Buenos Aires.
- Soldano, Daniela y Palma Arce, Carolina (2010). “Capital espacial y movilidad cotidiana en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Una propuesta analítica y empírica”. En Rofman, Adriana (compil.). *Sociedad y territorio en el conurbano bonaerense: un estudio de las condiciones socioeconómicas y sociopolíticas de cuatro partidos: San Miguel, José C. Paz, Moreno y Morón*. Los Polvorines: UNGS.
- Suárez, Ana Lourdes y Palma Arce, Carolina (2010). *Condiciones de vida en el conurbano bonaerense: los partidos de Morón, San Miguel, Moreno y José C. Paz*. Colección Publicación Electrónica, n° 18, UNGS. Disponible en: http://www.ungs.edu.ar/cm/uploaded_files/publicaciones/313_pe18.pdf

Capítulo 5

Movilidad y sociabilidad

Los espacios comunes como nodos de interacción y nudos de desplazamiento en el partido de José C. Paz

Natalia da Representação

En este capítulo se analiza la relación entre la constitución y transformación de espacios comunes en la periferia metropolitana y los repertorios de movilidad de los habitantes a partir de la selección de algunos casos que permiten marcar contrastes entre las dinámicas de interacción, el paisaje en el que se desarrollan (y contribuyen a producir) y las prácticas de movilidad. A saber: dos nudos de desplazamiento y dos nodos de interacción orientados al consumo. Estaciones ferroviarias y ferias-mercados por las que circulan, interactúan y compran los viajeros de esta investigación.

Así, abordaremos distintos espacios comunes donde se constituye la experiencia metropolitana (Duhau y Giglia, 2008) a la que se aludió en la introducción y en el capítulo 1, experiencias de tránsito y desplazamiento en una ciudad dormitorio como José C. Paz y hacia distintos sitios de la RMBA. Veremos que transcurrir por las estaciones, por el laberinto de sus comercios y ferias, y circular por las calles aledañas en la búsqueda de la conexión con otro tipo de transporte sintetiza buena parte de la experiencia urbana de los habitantes de José C. Paz, regida por la vivencia de la distancia y la espera. También recortaremos dos nodos de consumo que ponen en tensión esta experiencia, al analizar el modo en que se gestaron –uno por intervención estatal, otro por autoorganización de los actores sociales de un barrio periférico–; el modo en que determinados arreglos público-privados los consolidaron y los usos e interpretaciones que construyen los actores que intervienen en sus transformaciones.

Mientras que la estación de José C. Paz es un nodo central en la vida cívica y económica del municipio, de carácter policlasista y con unos espacios comunes en permanente redefinición por actores estatales, la estación Sol y Verde presenta particulares condiciones de aislamiento y de constitución de circuitos de consumo en torno a la “Feria Cartonera” que se autoorganiza a unas pocas cuadras. El Mercado, nodo de consumo que nace como una intervención estatal, crece en la ocupación del espacio con una combinación híbrida entre feria y *shopping* del Conurbano, al calor de acuerdos entre actores públicos y privados de escasa formalización y alta visibilidad (ver mapa 1).

En este trabajo se sostiene que es en los espacios comunes “centrales” donde se hacen más visibles las tensiones entre la acción y la omisión estatal, las prácticas de los habitantes y las complejas articulaciones público-privadas que configuran la ciudad actual, distintos planos que recorreremos en la lectura de la ciudad. En efecto, la experiencia urbana de viajeros, transeúntes, vendedores ambulantes, comerciantes y transportistas pugna por vivir estos espacios, volviendo a instalar prácticas de su cotidianeidad —a veces de supervivencia—, que dejan marcas que se yuxtaponen. Coexisten usos oficiales y alternativos del territorio (Silva, 1991), usos donde predomina la “marca” de la intervención pública y usos en los que los habitantes y viajeros marcan y denominan los espacios comunes por los que transitan. La lectura del paisaje de los nodos de desplazamiento y consumo nos permite reconocer un sentido polisémico de lo que significa pertenecer a José C. Paz, antes que un sentido único y lineal previsto en las obras de intervención urbana.

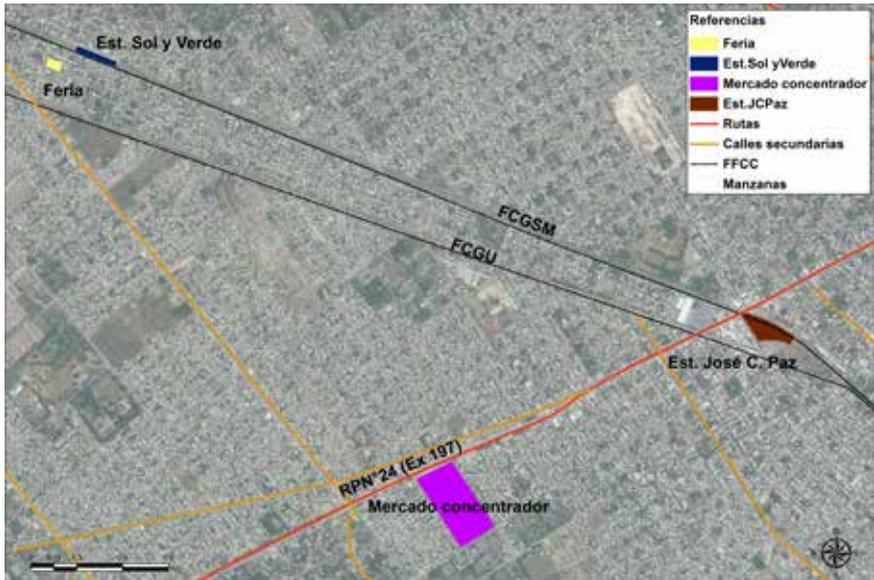
Así, proponemos reconocer en este tipo de espacios una triple naturaleza: material, simbólica y política; es decir, un territorio que es al mismo tiempo un espacio material, un espacio de construcción de identificaciones colectivas y un objeto de acción pública.

Un segundo presupuesto que orienta este análisis propone que los espacios comunes son parte del paisaje de la ciudad, en cuanto aportan a construir su imagen, y adquieren visibilidad los diversos criterios estéticos que ponen en juego los actores cuando procuran imponer sus modos de nombrar lo bueno, lo bello, lo aceptable y lo permitido. En este marco, es otro objetivo de este capítulo reconstruir cómo el espacio común construye el paisaje urbano. Al describirlo, se reconstruyen sus atributos de acuerdo con el tipo de sociabilidad y las condiciones de accesibilidad que imprimen matices diferentes a los espacios seleccionados.

Finalmente, nos proponemos analizar cómo en las intervenciones de los espacios comunes no solamente se decide la localización de equipamientos e infraestructuras, sino y sobre todo, se ponen en juego definiciones políticas

con capacidad de reificar o contrarrestar las dinámicas de centro-periferia que constituyen este territorio de borde.

Mapa 1. Partido de José C. Paz. Ubicación de las estaciones ferroviarias (líneas FC San Martín y FC Urquiza), entramado vial, mercado concentrador y feria cartonera



Fuente: elaboración propia sobre la base de Google Earth.

Los nodos de desplazamiento: un espacio central en transformación

La estación de José C. Paz, inaugurada en 1907 con el inicio del trazado de la línea del ferrocarril San Martín, configuró el crecimiento de la mancha urbana del partido y operó como uno de los puntos clave de consolidación de esta centralidad. Dicha estación ha sido objeto de transformaciones recientes, en el contexto más amplio de renovación del centro, uno tradicional del conurbano, con bajo impacto en la jerarquía de centralidades metropolitanas. Aunque el centro con mayor importancia de la zona del expartido de General Sarmiento es San Miguel, la estación anterior en la línea del ferrocarril, es la estación de

José C. Paz la que registra el pico más alto de traslados diarios de toda la línea, lo que fortalece la imagen de “ciudad dormitorio”.

Este centro, ubicado en uno de los partidos con índices más significativos en términos de pobreza y vulnerabilidad urbana, ha crecido al calor del sector comerciante, consolidado en el área que rodea la estación, sobre la Ruta Provincial 197 y en las primeras calles paralelas al trazado de las vías, cuya ubicación puede verse en el mapa 2. Se trata principalmente de pequeños comercios de venta de indumentaria y calzado, de productos frescos (carnes, frutas y verduras), de accesorios, algunos de artículos del hogar, y de oferta de servicios. Hace cerca de una década, se incorpora al paisaje céntrico un hipermercado de la cadena Coto en uno de los terrenos lindantes con la estación, con una entrada sobre la Ruta 197 y otra que permite el ingreso desde la calle que bordea las vías, a metros de la estación. Más recientemente, el edificio de la Universidad de José C. Paz enmarca el otro extremo de la estación.

Mapa 2. Estación José C. Paz y entorno



Fuente: elaboración propia sobre la base de Google Earth.

Un conjunto de intervenciones urbanas –cuyo hilo conductor no puede ras-
trarse en un plan urbano más amplio e integral– impacta directamente en la

estación y su entorno. Entre las principales se encuentran la construcción del túnel sobre la arteria principal del partido, la Ruta 197, a metros de la estación; el desplazamiento a unos 200 metros de las paradas de transporte público vehicular; la transformación de la calle aledaña a la estación en peatonal; y, más específicamente sobre el diseño de la estación, el mejoramiento de sus instalaciones y la modificación del nivel de los andenes en el marco del plan de renovación integral de la línea San Martín, aún en marcha.

Estas transformaciones requirieron una articulación de actores públicos y privados no exenta de conflictos, y reorientaciones en el proceso de toma de decisiones, cuyo resultado ha sido la concreción de las obras en un área de alta visibilidad de las acciones del municipio.

La idea de la construcción del túnel surge de la iniciativa del intendente, hacia el año 2006, que si bien, como se dijo, no se enmarca formalmente en una propuesta de proyecto urbano integral, parece responder a preocupaciones que intersectan los procesos de movilidad y comparten una intencionalidad común y más amplia.

Ahora con el túnel ha cambiado totalmente. Nosotros lo que queremos es que el centro de José C. Paz se vaya expandiendo, y eso sirve (entrevista a concejal José C. Paz).

Dada la magnitud de la obra del túnel, el municipio inscribió el acuerdo de financiamiento de esta obra pública en el marco de su fluida relación con el gobierno nacional, con participación del Banco Mundial. Como señala un funcionario cercano al intendente:

Acá ha pasado gente de muchísimo poder pero políticamente el único que fue hábil fue el presidente Néstor Kirchner, que captó lo que había que captar y puso lo que había que poner [...]. Ellos [autoridades nacionales] estaban agradecidos porque veían que un distrito tan humilde como lo es José C. Paz ha hecho una obra como no la puede hacer un municipio, a veces ni una provincia la puede hacer, como el túnel (entrevista a funcionario municipal José C. Paz).

La construcción del túnel que se inicia en 2008 se muestra como una obra de importante magnitud, ya que se extiende por 700 metros y permite habilitar arriba de su techo un estacionamiento que vertebrará un rango muy variado de vehículos, donde predominan los de modelo viejo y con escaso mantenimiento.

Si en otras escalas el proyecto concita el interés de actores del ámbito nacional e internacional, a nivel local el relato de los funcionarios entrevistados se

centra en las complicaciones y opiniones críticas que su construcción generó, sobre todo en los comerciantes. En efecto, desde el comienzo de la obra se generó una fuerte resistencia de aquellos que trabajaban en el entorno directo de la estación, debido a que en el proyecto original el túnel desviaba el flujo de viajeros y transeúntes del circuito comercial nuclear. Así, la construcción del túnel aglutinó las primeras resistencias y generó una modificación del proyecto original, sumándose dos colectoras que permiten el tránsito vehicular y peatonal a los costados del túnel.

Resulta interesante detenerse en el proceso de esta negociación. Durante un año se sostuvieron reuniones entre el gobierno municipal, comerciantes y vecinos sin un encuadre, reglas o dispositivos claros de participación. Antes bien, sucedieron en espacios de discusión acotados e informales, con participación de funcionarios y del intendente. Un funcionario municipal nos explica:

Los comerciantes pensaban que se iba a cerrar todo, que iban a estar dos o tres años sin poder vender... Estuvimos casi un año discutiendo con los comerciantes y los vecinos para hacer el túnel, y fue estudiado de tal manera que prácticamente no se perjudicó a nadie (entrevista a funcionario municipal, Constructora Municipal de José C. Paz).

Para transformar la circulación en el centro de José C. Paz, agilizando significativamente el tránsito sobre la ruta, el túnel requirió nuevos acuerdos con los dueños de las empresas de colectivos, dado que a la salida de la estación se concentraba la mayoría de las paradas. Este foco de negociación fue menos intenso, porque se acordó desplazar dichas paradas a 200 metros. Así, se instalaron algunas sobre la Ruta 197 y otras sobre la vía en desuso del ferrocarril Belgrano, que corta las vías del tren San Martín donde finaliza el andén hacia el lado de San Miguel. En el presente, este espacio es objeto de renovación del equipamiento de las paradas.

Como ya ha sido explicado en los capítulos 3 y 4, buena parte de los que toman el tren, trabajadores que viajan hacia Capital, requieren de una combinación con el transporte colectivo y/o con el uso de la bicicleta. El traslado de las paradas, con escasa señalización, no solo agregó desconcierto y malestar inicial a los viajeros, sino que fundamentalmente agregó tiempo a los viajes. Asimismo, el itinerario que la transformación en el espacio define para los viajeros y transeúntes, retoma elementos del circuito anterior, ya que para llegar a las paradas, es necesario pasar o bien por dentro de las galerías comerciales, o bien por la calle posteriormente peatonalizada. Esta última intervención –la transformación en calle peatonal de la breve vía de circulación que bordea la

estación y conecta con las paradas del transporte colectivo— refuerza la combinación de usos asociados a la estación y su entorno: viaje, circulación y consumo.

Imágenes 1 y 2. Izquierda: la calle peatonal aledaña a la estación. Derecha: la calle de los trasbordos y la ocupación del espacio



Fotografías propias.

Mientras tanto, la estación de José C. Paz ha visto renovado muy parcialmente su diseño, ya que respeta la línea que se replica estación tras estación. En el año 2011, en el marco del Plan Estaciones, programa de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado, se repararon instalaciones de los baños, el techo y el cerco del puente peatonal y se mejoraron accesos para discapacitados, además de incorporar nuevas zonas iluminadas. Pero los usos del espacio aún conservan las marcas de los circuitos alternativos anteriores a las modificaciones, como cuenta uno de los pasajeros: “La reja divisoria de la estación está mejor, pero los vendedores ambulantes y la gente la siguen saltando, es un peligro cuando viene el tren” (testimonio de vecino de José C. Paz, *Clarín Zonal*, 11/5/2011).

Dos imágenes contrastantes se destacan en nuestro trabajo de campo como dos modos de tematizar las intervenciones del Estado en la estación central por parte de los vecinos y actores estatales. Por un lado, los restos de las formaciones que protagonizaron el choque de trenes del año 2011, localizados próximos a la estación que quedaron abandonados por un tiempo largo integrándose a su paisaje, recordando a los viajeros el deterioro, el abandono y el hacinamiento que estructuran la experiencia del viaje tren metropolitano. Los vagones des-

trozados marcaron persistentemente ese espacio como indicio de la omisión del Estado respecto de la situación del ferrocarril. Sus usuarios van y vienen de la estación central de José C. Paz con la prueba contundente de una catástrofe que se naturaliza y parece menos excepcional, y se percibe desde el desgaste habitual que supone llegar-esperar-viajar-volver al tren.

Uno de los temas que en algún momento amenazaron, expandir redes... es una de las cuentas pendientes... están destruidos los trenes. Está el esqueleto del tren que chocó, los muertos son del barrio, y está ahí. Por lo menos tené la delicadeza de ponerlo en algún galpón, ¿qué estas exhibiendo, loco? (entrevista a vecino del centro de José C. Paz).

Por el otro lado, en contraste, la imagen de la acelerada renovación que se inicia cuando José C. Paz se integra a la política nacional de recuperación de los ferrocarriles. Cuando esta investigación ya está concluyendo, hacia el año 2014, la estación empieza a cambiar: se mejora la iluminación, se elevan los andenes con el objeto de adaptarlos a los nuevos vagones, que según una usuaria *“parecen de otro país”*. Si bien las obras requirieron trasladar el tránsito de pasajeros a andenes provisorios, los pasajeros destacaron la celeridad de las obras (en contraste con la percepción de demora en la construcción del túnel), y, más adelante, la calidad de los nuevos vagones. Estos aspectos de la experiencia de los viajes serán retomados en el capítulo 6.

La lectura de estas transformaciones, que modifican tanto la infraestructura como los repertorios de movilidad de los viajeros por parte de los actores públicos, muestra un ideal de progreso al que parece ir acercándose el centro paceño:

El túnel fue la solución mágica de José C. Paz... es el alma máter del partido (entrevista a funcionario municipal-Constructora Municipal de José C. Paz).

Es una obra de una magnitud impresionante, es el túnel más largo de la provincia de Buenos Aires... Este ha sido un progreso increíble, hoy nos permite que se puedan radicar pequeñas industrias porque tienen salida rápida a Panamericana (entrevista a funcionario municipal-Dirección de Tránsito y Transporte de José C. Paz).

Sin embargo, aún restan transformaciones de envergadura para este centro en la periferia metropolitana, como el acceso a agua potable y cloacas. La instalación del sistema de cloacas se visualiza como un pasaje directo para atraer inversión, por un lado para el desarrollo inmobiliario en el centro, por el otro, para la ampliación del sector industrial de pequeña y mediana escala. Este horizonte va de la mano de una esperada modificación de la normativa vigente: “José C.

Paz sigue con una carencia fundamental, que son las cloacas y el agua corriente, mientras no tengamos cloacas vamos a seguir siendo una ciudad chata” (diario local *Síntesis*, entrevista a referente del Centro de Comerciantes de José C. Paz, mayo de 1997).

Una vez que tengamos las cloacas, viene la zonificación. Nosotros somos de la idea no de casas muy altas sino de seis pisos como mucho. José C. Paz no puede seguir siendo chato (entrevista a concejal José C. Paz).

La imagen deseada del centro, similar a la renovación que opera en los últimos años en el vecino centro de San Miguel, prevé el crecimiento en altura, las nuevas ofertas de los desarrolladores inmobiliarios en la tipología de modernas torres con servicios específicos, destinadas principalmente al consumo de clase media. Cuando el paisaje urbano de José C. Paz deje de ser “chato” y mute hacia el crecimiento en altura, se irá aproximando al imaginario de un centro pujante, moderno, renovado. Una intencionalidad que desde la lógica de las intervenciones se expresa en la reiterada fórmula “progreso y trabajo” para los paceños y se condensa en una figura central: su intendente.

Acá lo maneja una sola persona, Mario Ishii, el intendente de José C Paz. Él en persona lo planificó (entrevista a funcionario municipal-Constructora Municipal de José C. Paz).

La estación central como espacio vivido

¿Cómo experimentan las recientes transformaciones quienes cotidianamente circulan por la estación de José C. Paz y su entorno? ¿De qué manera se articula lo preexistente con lo emergente en los espacios comunes de la ciudad? Nos proponemos analizar este escenario a partir de la identificación y lectura de los rastros que fueron dejando en el paisaje la sucesión de intervenciones diversas, rastros que algunos autores han comparado con un palimpsesto (Corboz, 2004) o un paisaje “milhojas” (Roger, 2007). En efecto, este paisaje urbano superpone capas cuyo sentido leeremos en clave del uso y ocupación del espacio que hacen diversos actores, resultado de negociaciones en constante renovación. Desde nuestra perspectiva de análisis, el espacio común constituye, entonces, un ordenamiento que permite la copresencia de actores sociales que interactúan entre sí y con objetos y formas espaciales (Lussault, 2003). La demarcación de estos espacios pone en juego tanto la cuestión del ordenamiento urbano y la accesibilidad—cuáles son los límites o fronteras y cuáles las compuertas de acceso

y exclusión— como la identificación de los distintos actores, quienes compiten entre sí por la legitimidad y vigencia de distintos usos, consumos e imágenes en torno a estas piezas urbanas.

La estación de José C. Paz es un centro nodal de transporte de pasajeros, donde pueden verse viajeros y transeúntes en general durante todo el día, produciéndose grandes concentraciones en las horas pico, de ida y regreso de los destinos laborales. Como surge de los diarios de viaje analizados, y que serán retomados en el próximo capítulo, el paisaje del tren y del entorno de la estación se caracteriza por el compás de la espera, en las largas filas en la boletería y en el andén, donde suceden a diario breves intercambios de los habitantes “en tránsito”.

La estación muestra una ocupación intensiva del espacio: locales más consolidados, como el locutorio, el kiosko de diarios o el bar de comidas rápidas, coexisten con el importante despliegue de una verdulería apenas se baja del andén, y con un buen número de puestos más informales de venta de comida, accesorios y bijouterie, accesorios para celular, venta de CD y DVD copiados, juguetes, que ocupan distintos rincones del andén, de los espacios destinados al cruce peatonal y del ingreso de la estación. Asimismo, uno de los andenes cuenta con una guardería de bicicletas, que siempre se ve llena de vehículos, y tiene un responsable encargado de cobrar la tarifa y velar por la seguridad de los bienes.

El consumo de estos bienes y servicios forma parte de la vida cotidiana de los viajeros del conurbano, quienes en su itinerario conviven con una mezcla abigarrada de imágenes y sonidos de juguetes electrónicos, música variada y timbres de celulares desde que bajan del tren hasta que llegan a la siguiente parada en su recorrido. En la lectura del paisaje, coincidimos con Álvarez Muñarriz (2011: 59) en que: “Desde el punto de vista subjetivo, un paisaje no solamente se ve y se contempla, sino que se siente, se asimila con todos los sentidos”. Como refieren nuestros entrevistados en el registro cotidiano de sus diarios de viaje, el paisaje de este espacio común vivido por las personas es un paisaje cotidiano degradado, de mezcla, ruido y desorden, de percepción de inseguridad e incomodidad, de espera y cansancio.

El paisaje urbano de la estación central se completa con los comercios cuyas fachadas miran hacia la estación, y que casi sin solución de continuidad se bifurcan en los pasajes internos de las galerías que los agrupan, dando una imagen con cierta proximidad a la distribución de una “feria”, como de hecho la llaman muchos consumidores. En esta, los productos ofrecidos están distribuidos de manera abarrotada y sin aparente clasificación; varios de los artículos se cuelgan fuera del espacio demarcado para cada local, armando de a ratos una suerte de túnel de un lado a otro del pasillo. En los locales que dan a la calle

y en aquellos que se ubican en la breve peatonal, predomina la ocupación del espacio público de la vereda y de la calle con estanterías, mesas sobre caballetes que muestran un *continuum* de las mismas mercancías que se venden dentro del local, itinerario obligado para quienes hacen combinación del tren con el transporte público automotor.

En una coexistencia parcialmente conflictiva, este comercio formal convive con la venta ambulante; comparten estrategias para visibilizarse en el espacio de la estación y su entorno: ocupación del espacio público, exhibición de ofertas a través de cartelera casera que acompaña cada producto, mezcla de objetos coloridos a los que cuesta encontrar un orden en su “descoleción” (García Canlini, 1999). Todos disputan un espacio en el entorno de la estación, la gran vidriera de José C. Paz.

A este paisaje urbano en permanente renovación se suman nuevos personajes o figuras urbanas que distinguen el entorno de la estación. Encontramos los camioncitos que ofrecen “Pasta para todos”, “Lácteos para todos”, o sus variantes en carnes o pescados. Se ubican al final de la peatonal que bordea la estación, bajo una guirnalda de banderines con los nombres de los intendentes, y recorren, como en el resto del conurbano, distintos puntos centrales (muchas veces se ubican a la salida de las estaciones), ofreciendo productos frescos a bajo precio, otra política pública nacional que el municipio de José C. Paz territorializa sin mediaciones.

Imágenes 3 y 4. Puestos de Estación y los usos del espacio central



Fotografías propias.

Desde la estación se visualiza la imagen del hipermercado Coto, uno de los símbolos de prosperidad del centro, ícono de este paisaje que también coexiste

con un sinfín de puestos de venta ambulante de características similares a los anteriores, ubicados fuera del perímetro enrejado. Coto cuenta con un área de juegos, entretenimiento y patio de comidas que figura entre los destinos de algunos de los viajantes y transeúntes entrevistados. Frente al edificio, se distingue uno de los nuevos usos en los espacios recientemente transformados: el estacionamiento a cielo abierto sobre el techo del túnel, en la ruta troncal del partido, cuyo ordenamiento convoca la presencia de otro personaje urbano novedoso para el centro de José C. Paz: los trapitos o cuida-coches.

La cara opuesta a las galerías de la estación (el andén que va en sentido a Capital) muestra una ocupación del espacio circundante al ferrocarril habitual en el conurbano: condensa espacios privatizados y cerrados sobre las áreas de vacancia del ferrocarril. Se suceden un área vacía y descuidada con restos de basura y escombros, un estacionamiento emplazado sobre terreno público, un potrero bastante deteriorado con dos arcos de pintura descascarada y piso de barro cuyo pasacalle reza “Escuelita de fútbol”. A unos metros de donde termina el andén hacia el lado de San Miguel se monta esporádicamente una carpa de circo. Todo está alambrado, y el ingreso es restringido a quienes participan de esa actividad. Esta es también la cara menos intervenida por el municipio en términos de la renovación de este espacio central. Prácticamente no hay vereda, se acumula la basura y abundan los pasacalles que pregonan ofertas, tarifas y horarios para las actividades comerciales que pueden recorrerse de este lado del tren.

Finalmente, en la salida de la estación, en las esquinas cercanas y a la par de las largas colas de pasajeros, el viajante conocedor de los códigos propios del desplazamiento metropolitano reconoce otro actor que desempeña una función complementaria y conflictiva con el transporte público: los llamados “remises truchos” que sostienen la ruta del transporte alternativo, un recurso que se hace visible tanto para los viajantes como para los referentes municipales, en el escenario de la estación. Muchos estacionan sobre la vereda de la estación, obstaculizando el espacio de salida del máximo afluente de pasajeros.

Como vemos, el sistema de espacios públicos y comunes de la estación de José C. Paz muestra algunas marcas de habitación compartidas (Silva, 1991). La mezcla propia de las ferias convive con las obras de renovación de esta área del centro, la circulación de mercancías y servicios propios de circuitos atravesados por la tensión formal-informal son expresiones de las formas de articulación público-privada de límites al menos ambiguos y de compleja solución por parte del actor público estatal. Como se evidencia en las expresiones de algunos de

los funcionarios entrevistados, la interpelación del Estado puede tomar caminos diversos que coexisten sin aparente contradicción:

Ahora depende de ellos [los comerciantes] que cambien las fachadas de sus negocios y que le den mayor categoría... Y le corresponde al municipio sacar todos esos puestos ambulantes que hay, que afean semejante túnel (entrevista a concejal José C. Paz).

Debería ser como en San Miguel, que cada uno tenga su puesto armado, de hierro, uniforme, con un color y su número de expediente (entrevista a funcionario municipal-Dirección de Tránsito y Transporte de José C. Paz).

De a poco estamos hablando con ellos para pedirles que cumplan los requisitos o se vayan... lo que sucede es que los dueños de los locales de las galerías dejan de pagar los impuestos porque en la calle venden los mismos productos a precios más bajos (responsable de Inspecciones municipales, *Clarín Zonal*, 10/3/2011).

Los acuerdos entre actores, precarios y ambiguos, construyen un ordenamiento en el que la regulación de la circulación por los espacios en estudio, sus puertas de acceso y de exclusión, se ve permanentemente negociada. En esta negociación, el actor estatal demarca y clasifica de manera diferencial a los distintos tipos de comerciantes que participan de los arreglos público-privados, habilita y deshabilita determinados usos conforme a la capacidad de presión de las distintas categorías de actores privados.

Un fenómeno que se destaca en este proceso es la ocupación y cerramiento de ciertos sectores en el espacio común de la estación. Algunas categorías de comerciantes acceden a la privatización de los espacios vacantes del borde del ferrocarril (terrenos públicos fiscales). Una escuela de fútbol, un estacionamiento y un lavadero de autos se suceden imperturbables frente a la lucha de los ocupantes del otro lado del andén por acceder a una baldosa de la vereda. ¿Quiénes resguardan esta privatización? El mismo actor con capacidad para imponer reglas a uno y otro lado de la estación: el Estado municipal. Los mismos actores públicos que están por detrás del uso cotidiano disputado de los andenes, veredas, pasos a nivel, peatonales de la estación.

Consideramos que estas operaciones marcan el espacio de modo tal que pueden reconocerse zonas con matices diferentes: mientras un borde está completamente ocupado y cerrado y sus actores imponen reglas de juego que configuran fronteras para el despliegue de las actividades comerciales de mayor informalidad, el desborde de actividades y tipos de comerciantes de la

cara opuesta conserva algo del orden de lo accesible del espacio común, predomina una permanente negociación por el espacio disponible que garantiza la permanencia de las estrategias de supervivencia de los múltiples actores de la “vidriera central”.

Finalmente, las transformaciones iniciadas en los espacios seleccionados del centro de José C. Paz han sido oportunidades para el despliegue del uso específicamente político, tanto a través de los actos de apertura e inauguración de las obras como por las marcas recordatorias de la acción política que se instalan en el paisaje de esta pieza del conurbano por medio de los carteles, las pintadas, las banderas y los pasacalles.

La inauguración del túnel contó con la presencia de la presidenta, Cristina Fernández de Kirchner, oportunidad para el salto directo a la esfera pública de la discusión política nacional. A modo de ejemplo, como recoge el diario local *La Hoja*, el intendente Mario Ishii aprovechó el discurso de inauguración para pedirle públicamente al gobernador Scioli que apoye al gobierno de C. F., en alusión a las versiones que lo impulsaban como candidato a presidente para el 2011 (*La Hoja*, 8/10/2010).

Tanto en el túnel como en la estación y su entorno se destaca la interpelación política como un tipo de mensaje que habitualmente marca estos espacios, suman una nueva carga de sentido a la composición de su paisaje urbano, e integran una capa más de su composición. Carteles de confección casera, otros más elaborados, pasacalles y pintadas, banderines de colores con los nombres de políticos locales y de referentes de la política provincial y nacional (ambas figuras presidenciales, gobernador, ministro de Transporte) se actualizan cada vez que los protagonistas de la política más allá de la frontera de José C. Paz visitan el partido, elogiando los logros, y el apoyo y la lealtad del pueblo paceño. Esta puesta en escena es parte de lo que José C. Paz muestra al resto del país con una iconografía propia, que persiste en el paisaje cotidiano una vez finalizado el evento.

En tiempo de la renovación de andenes y vagones, el ministro del Interior y Transporte visita la estación, recorre las obras y declara:

Estamos recorriendo la estación de José C. Paz porque se corresponde con un plan integral de puesta en valor de todas las estaciones de la línea General San Martín... Esto era una deuda pendiente del gobierno nacional y nosotros tomamos el compromiso con la presidenta de saldarla con los miles y miles de argentinos, quienes soñaron con un ferrocarril que sea el móvil más importante del país. El Estado ha decidido poner al sistema ferroviario en un lugar que

nunca debió haber perdido... Además estamos terminando de renovar integralmente todas las estaciones de la línea, con lo que cambiará definitivamente el viaje y la calidad de vida de los pasajeros. Lo único que les pedimos es que los cuiden, ya que son el fruto del esfuerzo y del aporte de todos (Florencio Randazzo, ministro del Interior y Transporte, discurso en la estación de José C. Paz, abril de 2014. Grabado por la investigadora).

El paisaje de la estación central se transforma para recibirlo: banderas argentinas, enormes carteles que muestran las obras y el Programa, pasacalles con la leyenda “Gracias Randazzo” y múltiples carteles de bienvenida y los andenes despejados, invisibilizando la actividad de los diversos vendedores que recorren habitualmente este espacio. Esta teatralización del espacio cotidiano de la estación tiene un sentido político, el de reforzar a través del “efecto vidriera” al país, los vínculos entre el estado local y el proyecto político nacional. Siguiendo a Silva (1991: 58): “... el territorio se nombra, se muestra o se materializa en una imagen, en un juego de operaciones en las que, por su propia naturaleza, ubica sus contenidos y marca sus límites”. José C. Paz, a través de la estación central y su entorno, apuesta a una imagen síntesis, la de su proyección e inscripción en el proyecto político nacional más amplio, con el Estado local como comunicador privilegiado del contenido de esta imagen.

¿Dónde ubica el Estado a nuestros viajeros y ciudadanos de José C. Paz? Aparece de manera explícita una operación discursiva y orientada a las prácticas cotidianas que clasifica a los usuarios como ciudadanos con derechos pero también como trabajadores dignos, integrados a un todo más amplio y abstracto que es “la patria”. En el discurso empieza a aparecer una imagen de estos bienes públicos y espacios comunes que intenta desnaturalizar el modo de vivir el viaje metropolitano como una experiencia arriesgada e incómoda, apuntando a otro modo de entender lo público: es de todos y requiere cuidado.

Los nodos de desplazamiento: estación Sol y Verde

La parada siguiente es completamente distinta de la anterior, y evidencia los contrastes en contigüidad de la territorialidad del borde metropolitano (ver mapa 3). Se trata de Sol y Verde, la estación más reciente del ferrocarril San Martín, área testigo de nuestra investigación, en cuyos alrededores viven los vecinos entrevistados durante el trabajo de campo. Inaugurada en 2007, coexiste con un andén informal ubicado unos 300 metros más adelante, donde aún se

detiene el denominado “Tren Cartonero” para subida y bajada de personas y carros ocupados en el circuito de recolección de materiales reciclables.

En su estructura y diseño, Sol y Verde es similar a la estación de José C. Paz, con la diferencia de que se encuentra generalmente vacía. En sus andenes, rejas y boletería (muchas veces cerrada) cuesta leer las marcas de habitación de los residentes. La ausencia de movimiento en la estación, a excepción de los horarios de salida y vuelta de los destinos de trabajo, la ausencia de kioscos o puestos ambulantes y de cartelería, constituyen, así, un primer contraste con la estación central del partido. A menos de 5 minutos del centro de José C. Paz, el entorno de la estación muestra un paisaje relativamente homogéneo de casas bajas, algunas cuya autoconstrucción está aún en proceso, rodeada de calles de las cuales solo una está asfaltada y con algunos manchones de sombra provistos por árboles añejos.

Mapa 3. Estación Sol y Verde y feria. Partido de José C. Paz



Fuente: elaboración propia sobre la base de Google Earth.

Predomina el silencio. Los viajeros tienden a coordinar para viajar en pequeños grupos y evitar la soledad de la estación. Distinguen horarios de noche y de

madrugada en los cuales emplean recorridos que suponen evitar la zona de la estación y desplazarse a pie, en bicicleta, colectivo o en remises por circuitos alternativos. En horas en que la gente del barrio circula con menos frecuencia, la zona de la estación se recorta como una zona peligrosa. Combinando otros elementos que estructuran la percepción de los viajeros, el espacio del viaje guarda similitud con otras descripciones que caracterizan a la estación central, en cuanto es vivido como amenazante y hostil.

No me gusta ir para la estación, es sucia, de madrugada y de mañana están todos tirados medio borrachos. Es feo por ese lado (entrevista a Manuela, vecina de Sol y Verde).

La relativa desolación del paisaje cotidiano cambia durante el fin de semana, cuando funciona la Feria cartonera de Sol y Verde. De hecho, los datos de viajes diarios en esta estación registran un pico significativo durante esos días. Al ocupar el espacio del borde de la estación que conecta con una de las escasas calles asfaltadas del barrio, durante el fin de semana el crecimiento que ha experimentado la Feria de Sol y Verde opera transformando el espacio de la estación con la dinámica de la “vida de feria”. Los puestos más precarios se suceden, y establecen así un itinerario para los visitantes y compradores que conecta la estación con el predio ocupado por la mayoría de los puestos. Muchos llegan y vuelven de la estación cargando los objetos comprados en los múltiples puestos de los feriantes; en general vienen en grupos y principalmente en familia. Se trata de una salida que combina esparcimiento y consumo en el borde de una estación que permanece vacía y aislada el resto de la semana.

A diferencia del uso del espacio más consolidado de la estación central de José C. Paz, el despliegue de los puestos marginales de la Feria cartonera sobre los bordes de la estación muestra una composición distinta y efímera del paisaje urbano de este nodo de desplazamiento. Se trata de una ocupación privatizadora del espacio público cuyo alcance se dirime en un círculo restringido de feriantes y habitantes del barrio, sin contrapunto alguno con actores estatales.

La historia de constitución de la estación Sol y Verde ya fue trabajada en investigaciones anteriores (Soldano, 2008 y 2013). Esta estación surge de los reclamos de vecinos y organizaciones del barrio-asentamiento del mismo nombre luego de dos décadas de demandas, y es promovida por el actor estatal municipal en articulación con la empresa de ferrocarril. Como señala uno de los funcionarios entrevistados:

Porque el antiguo Metropolitano decía que no quería construir nada que le implique una derogación de dinero, ellos nos daban la aprobación pero eso fue un proyecto nuestro (entrevista a funcionario municipal de José C Paz).

Imagen 5. Feriantes sobre el borde de la estación. Día domingo



Fotografía propia.

En cuanto transformación urbana, la nueva estación porta el sentido de acercar los vecinos al centro, así como el de proveer un recurso más en el repertorio de movilidad a los habitantes del barrio. Como pudo apreciarse en los capítulos previos, se trata de un barrio relativamente aislado, en el cual la movilidad de sus habitantes se ve condicionada por la ausencia de calles asfaltadas, los escasos transportes públicos que llegan y los remises particulares que con frecuencia se niegan a entrar por la percepción de inseguridad.

Paso por los barrios de alrededor y hay lugares que me asombran cómo no progresan... y necesitan calles principalmente (Diario de viaje, Nazarena, Sol y Verde).

La nueva estación puede interpretarse como un puente al acceso a los valores centrales de José C. Paz para los vecinos de Sol y Verde. Pero no todos sus habitantes tienen derecho sobre estos espacios comunes que acercan a la ciudad central. Al recorrer el paisaje urbano circundante, como un símbolo aislado, la estación de Sol y Verde se destaca en el contraste con las marcas en el territorio del parador cartonero que cualquier habitante del barrio distingue, pero que el Estado contribuye a invisibilizar.

Como ha trabajado Soldano (2010: 9), el mismo diseño de la estación deja afuera a los carros cartoneros:

Las razones parecen ser tanto estéticas como políticas. Una estación que es la viva imagen del progreso no debería ser opacada con usos que expresan sin rodeos la marginalidad. Excluir los usos cartoneros de la estación implica excluir a los cartoneros mismos, y confinarlos a la vulnerabilidad del parador... En el mismo proceso, el Estado interviene de manera diferencial velando porque no se interfieran sus desplazamientos ni se mezclen los usos.

En efecto, la intervención realizada en la estación de Sol y Verde simplifica los usos posibles del espacio, silenciando e invisibilizando parte de las necesidades de desplazamiento de los actores del barrio.

Al igual que la estación central, Sol y Verde fue transformada en 2014, en el marco del programa de recuperación de los ferrocarriles. Se elevó el nivel de los andenes y se construyeron rampas para discapacitados, apertura parcial del ingreso a la estación que podría poner en tensión los usos y necesidades de desplazamiento que se pretendieron invisibilizar o negar con el diseño original.

Idealmente integrados a la ciudad a través de la estación, renovada y con nuevos vagones, los vecinos del barrio también conviven con la falta de asfalto, el deterioro del mejorado, la intransitabilidad de las calles de tierra cuando se transforma en barro, la ausencia de red de agua y cloacas, de desagües pluviales y las escasas zonas que cuentan con alumbrado público.

Porque esa gente... por lo menos ahora está la estación Sol y Verde... pero es inhumano. Los días de lluvia, los días de frío, los días que quieras porque no podés salir bien vestido de tu casa si tenés que caminar veinte cuadras. La tierra, los días de lluvia, la noche, la falta de seguridad (entrevista a concejal José C. Paz).

Así, la cuestión de la distancia al centro y a otro tipo de equipamientos (que cubren necesidades de desplazamiento pero también de consumo, encuentro

y recreación) persiste como una marca en la experiencia metropolitana de los habitantes del barrio. En opinión de Manuela, adolescente del barrio Sol y Verde:

José C. Paz (Centro) es José C Paz y los barrios son los barrios... son todas calles de tierra, si llueve te embadurnás y en José C. Paz no porque todo es asfalto, hay más luces, hasta pasa el cable... pero como que es villa para este lado, para mí no está bien, tendría que ser igual (entrevista a Manuela, vecina de Sol y Verde).

De manera contradictoria, el Estado como “gran nomenclador” emite respuestas diferenciadas, que contribuyen a sustentar cierta fragilidad de lo público que se genera en estos espacios, porque estas acciones no se combinan con intervenciones estructurales sobre los territorios de la periferia que se densifican a metros de la nueva estación.

Los nodos de consumo: feria de Sol y Verde

Como anticipamos al describir los usos de la nueva estación, en los fines de semana se abre desde allí una suerte de pasaje, conectado con el movimiento de la “vida de feria”, ya que los puestos que ahora se montan sobre una de las escasas calles asfaltadas, alcanzan el entorno de la estación, aunque sin llegar a ocupar sus andenes. Así, sábados, domingos y feriados, desde la mañana hasta las 5 de la tarde (mientras haya luz natural) en el entorno de la estación se visualizan algunos pasajeros y una mayor cantidad de vecinos del barrio que se acercan a la feria.

Cuando se ingresa por esa calle, comienzan a repetirse los carteles de “Guarda bicis”, mostrando que si bien la estación de tren registra un pico en su uso, principalmente en el repertorio de opciones para la movilidad de la gente de la zona se registra la circulación peatonal o en bicicleta. Esta marca en el espacio, compartida con la estación central, no se instala en el entorno de la nueva estación sino en el sentido del recorrido para llegar a la feria.

En cuanto espacio común, la feria es un espacio de consumo y sociabilidad más dinámico que los intercambios cotidianos que la estación contigua muestra. Surgida con posterioridad a la crisis de 2001-2002, la feria “enfrente de la escuela” (referencia espacial aún hoy vigente) nace como un eco de los espacios de trueque, pero sostenemos junto con Soldano (2010: 10), “que los consumos que se realizan en los espacios llevan implícita una fuerte marca que se vincula con el confinamiento territorial tanto de compradores como de vendedores”.

En su origen, se trataba de la oferta de productos del cartoneo obtenidos en su mayoría fuera del barrio. Más recientemente, la feria conserva esta impronta, aunque incorpora mayor diversidad tanto entre los feriantes como en el tipo de mercaderías.

En la feria generaron un espacio donde se pudiera aprovechar todo eso que a alguien no le sirve, que a algún otro le puede servir y convertirlo en un ingreso para la familia (entrevista a directora de la escuela frente a la “Plaza de los cartoneros”).

La feria se emplaza en lo que podría acercarse a un espacio público tradicional, un sitio amplio rodeado de árboles y con piso de tierra y sin ningún tipo de equipamiento urbano, al que todos identifican como una plaza. Durante la semana, una porción de este espacio es utilizada por la escuela que se ubica en un ángulo del predio para que los estudiantes realicen actividad física. Opera como un nudo en el sentido de Silva (2000), del cruce de recorridos y punto de encuentro. En común con otros espacios abiertos y de uso público, conserva las condiciones de accesibilidad definidas vis a vis en el repertorio de movilidad restringido que predomina entre feriantes, vecinos y visitantes.

Exceptuando los días de lluvia, cuando el agua y el barro amenazan la integridad de las mercancías y la asiduidad de público, todos los fines de semana se monta la feria. Desde temprano se distribuyen las ubicaciones de las mesas que se alquilan a un precio accesible desde el punto de vista de los feriantes, lo cual no impide que otros vendedores tiren una manta en el piso, en su propia mesa o muestren la mercancía sobre su carro, y, excepcionalmente, en el baúl de un vehículo. En su distribución pueden distinguirse sectores más consolidados y otros, más cerca de los bordes que configuran las calles del entorno, más precarios.

Los feriantes más consolidados en la feria, quienes ocupan el área central, cuentan con estructuras, “gazebos” y sombrillas propios. En términos de los objetos urbanos que la caracterizan, el espacio común de la feria carece del equipamiento con el que se suele delimitar como espacio de uso público a otras plazas, parques o paseos de compras (bancos, pasillos, canteros, juegos). Su equipamiento se arma y desarma cada día de feria, no obstante, aun durante los días de semana, se reconoce como un espacio identificado con este uso colectivo. Tal como evidencian los entrevistados, la feria está inscrita en la memoria del barrio.

Su paisaje abierto al verde, aparece como una cualidad para vecinos, feriantes y visitantes. La posibilidad de conseguir mercancías por las que se puede pagar

2, 5 o 10 pesos se considera la principal ventaja. Los productos de la feria son de lo más diversos: alimentos (algunos de los que reciben las familias por parte del gobierno), artículos de limpieza, ropa y zapatos usados y nuevos, herramientas, artículos deportivos, productos de ferretería, películas y CD, algunos libros usados, juguetes nuevos y usados. La distribución de los distintos productos sin un orden fijo no parece desorientar al comprador habituado a transitarla.

Hay de recolectar ropa de la Capital y ahora está entrando mucha ropa de La Salada (entrevista a Reina, vendedora de la feria).

Se ve circular por el espacio a familias enteras, algunas tienen un puesto y otras son consumidoras. En su condición de uso del espacio común, la feria ofrece un marco para el encuentro, la diversión y el consumo; es una salida familiar. Por el modo de saludarse, se distinguen algunos visitantes que frecuentan la feria a menudo, un grupo de ellos son revendedores de otras ferias, mientras que hay otros que canjean productos. La feria no tiene una modalidad propia de difusión de su actividad, funciona sobre la base de información que circula de boca en boca, en el espacio de proximidad y en el contexto de las prácticas de viaje, en las que el circuito de intercambio de la actividad del cartoneo sigue vigente.

Se enteran porque se comenta de un vecino a otro, van viajando y se comentan que esta feria vende más barato, cosas lindas nuevas o usadas (entrevista a Natalia, vendedora de la feria).

Me enteré de la gente que va a cartonear, de la misma gente que va en el tren (entrevista a Paulina, vendedora de la feria).

Como espacio común, la feria ha crecido desde 2003, no solo en la cantidad y tipo de puestos, sino también en su extensión en el espacio material, apropiándose de la calle de ingreso al predio, del borde de la estación, de las calles aledañas, y de algunos espacios privados cuyos dueños habilitan temporariamente como de uso público.

Entre los usos habituales de la feria se ofrece comida casera, choripanes y tortas para acompañar el mate. A cierta hora, se ofertan productos a precio menor que el que tenían al comenzar el día, si no fue bueno el nivel de venta esperado. Este consumo “al paso” se combina con nuevas alternativas de consumo. Nos referimos al desarrollo de algunos emprendimientos familiares orientados a una nueva oferta de servicios relacionados con el crecimiento de la actividad, que se complementan con la vida de feria: casas particulares que alquilan el baño, otras que ponen unas pocas mesas y ofrecen comida casera, algunas más que funcionan como galpones para guardar la mercadería y la

estructura del puesto. El modo de marcar su presencia en el paisaje de feria es a través de carteles hechos a mano, donde el de “Patio de comidas” destaca al emular espacios de otros contextos en la ciudad.

En las casas mismas tienen negocios, patios de comida y también baños (Rorando, comprador de la feria).

¿Qué vidriera muestra esta feria en la periferia de José C. Paz, contigua al centro? En estos intercambios se construye una sociabilidad restringida entre quienes consumen, venden y circulan por la feria, sociabilidades relativamente homogéneas, dado que muchos dependen de estos intercambios “puertas adentro” del barrio para consumir, pasear, encontrarse con otros. Se trata de una vidriera que compone un acotado territorio de proximidad. Hay algo de lo común que subyace a la constitución de este espacio, un registro del orden de la experiencia de relegación urbana (Soldano, 2010, 2013) y más específicamente, de la experiencia común y anterior de autoconstrucción del hábitat, al surgir el barrio.

Como construcción de un espacio común, la feria no tiene ningún tipo de intervención por parte del actor público estatal. Los entrevistados coinciden en destacar su origen comunitario y autoorganizado. El hecho de que la feria ocupe un lugar de uso público sin conflictos visibles (o no mencionados por sus protagonistas) evidencia las normas no reglamentadas pero estatuidas sobre el uso de estos espacios en el contexto de un barrio que nació como un asentamiento. Hay un “entre nosotros” de la feria que le imprime características de un espacio común delimitado dentro de un barrio autoorganizado. ¿Cómo entender, si no, que un espacio que ocupa casi dos manzanas permanezca sin ocupaciones para otros usos, no se convierta en un basurero ni dispute la necesidad prioritaria de ocupar el espacio para viviendas?

El cuidado, mantenimiento y limpieza del espacio ha estado en manos de los feriantes a lo largo de los años, quienes señalan la falta de asfalto y de alumbrado público como las principales ausencias que interpelan al Estado municipal. Tampoco aparecen conflictos en el uso del espacio entre otro actor estatal (la institución escolar) y la feria, por el contrario, en opinión de su directora:

No hay control municipal. Si lo hubiera, habría que ver desde qué lugar lo hace. Porque si lo van a hacer desde la mirada que hay que darles una mano porque esta gente está generando fuente de ingreso para la manutención de la familia, entonces... ¿qué es lo que les está faltando? Pero si es para venir a acabar con la feria porque no cumple con las normas, la verdad es que no hacen falta (entrevista a directora de la escuela frente a la “Plaza de los cartoneros”).

El municipio de José C. Paz ha inaugurado en 2014 un cuerpo de Guardia Urbana propio, con el objetivo de cuidar la seguridad del espacio público. Mientras el espacio donde se consolida la feria no sea visualizado como uno de ellos, se trata de un servicio de seguridad que cuida a otros. Incluso las referentes de las instituciones educativas perciben a la feria como un espacio institucionalizado a resguardar de la intervención estatal si se visualiza como sancionadora. Parece vigente una expectativa sobre este espacio común de permanencia por fuera de la acción y control estatal.

El modo en que se regula este espacio común representa la capacidad de organización de los feriantes, de manera autogestiva y con vínculos que se organizan por fuera del Estado, pero también del mercado formal, ya que el modo de ofrecer los productos, de asignarles valor y de distribuir los puestos, de establecer horarios, de promover ofertas, obedece a reglas internas y construidas por el colectivo de feriantes. Estos modos de hacer en la feria, instituyen pautas de comportamiento e interacción que revisten mayor horizontalidad que la que se reconoce en otros nodos de consumo (como veremos al caracterizar al Mercado Concentrador). Estas reglas son dinámicas, se construyen integrando estrategias alternativas para el ingreso familiar pero también incorporando saberes diversos, los que también surgen de una circulación “periférica” por los consumos y espacios del resto de la ciudad (dónde comprar barato, dónde conseguir productos para la reventa que tienen un origen ilegal, dónde recolectar productos y objetos que descartan otros, en qué zonas cuidarse de la acción de las fuerzas de seguridad).

En sentido estricto, hay ausencia de políticas estatales de producción de este espacio común. Se trata de un espacio que se constituye los fines de semana, y las reglas de uso y de intercambio en un espacio accesible para todos se negocian entre los actores intervinientes con escasas mediaciones institucionales. Es una zona de tolerancia (Eilbaum y Villalta, 2002) dentro de la cual se establecen interacciones sociales a partir de distintas reglas informales. ¿Qué muestra esta ventana urbana? Es un espacio donde la comunidad de Sol y Verde se hace visible, más visible que lo que puede registrarse en su estación, en su condición de espacio común.

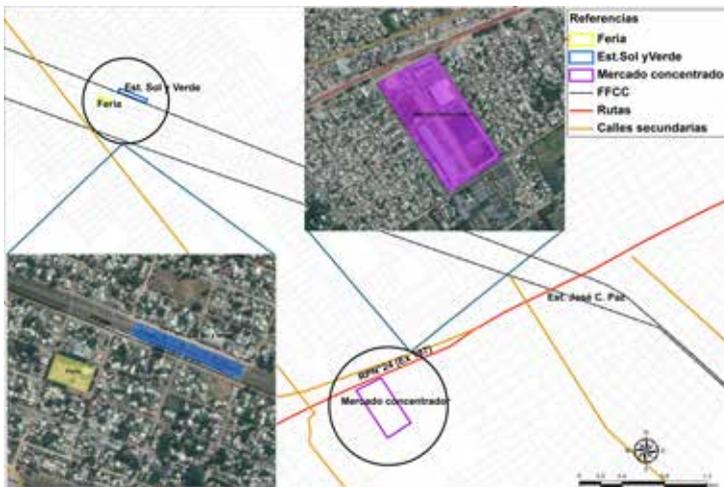
El Mercado Concentrador: un nuevo nodo de consumo

El Mercado Concentrador de José C. Paz es un emprendimiento público-privado, compuesto por una nave frutihortícola, un paseo de compras, un área de logística y un centro de abastecimiento de productos frescos a precios baratos. Se ubica sobre una vía rápida existente, una ruta de conexión regional

que conecta con Gaona y con Panamericana en sus extremos oeste y norte, y que localmente vincula el Mercado con la estación central de José C. Paz. Ofrece múltiples funciones: registro civil, centro de logística, estación de servicio, área de entretenimientos, y el recientemente inaugurado Maxi Carrefour.

Como hemos señalado en otra oportunidad, el mercado concentrador es un *shopping*, en el sentido de que su función imaginada es la de un espacio de ocio y consumo, y de que morfológicamente posee muchos de sus elementos –un patio de comidas, una zona de entretenimiento, locales de diferentes tipos, una organización en pasillos o corredores, escaleras mecánicas–, pero también es un mercado de ofertas alimenticias, una terminal de ómnibus y un centro de abastecimiento (Da Representação y Vanoli; 2012). Ningún *shopping* vende productos frescos en oferta subsidiados por el Estado nacional, y ningún supermercado abarca la variedad de rubros y la convivencia entre diferentes pequeños comerciantes en locales que incluye el mercado concentrador, ni funciona como un centro de abastecimiento. De allí su particularidad: además del abastecimiento de productos frescos, ofrece un área de paseo comercial que guarda cierta similitud con las galerías comerciales del centro de José C. Paz, tiene un teatro que solo abre los fines de semana, y un sector de juegos y entretenimientos que suele permanecer vacío hasta la llegada del fin de semana (ver mapa 4).

Mapa 4. Ubicación de la feria Sol y Verde y del mercado concentrador. Partido de José C. Paz



Fuente: elaboración propia sobre la base de Google Earth.

En términos proyectuales, se trata de una propuesta a la que se agregarían más naves y nuevos edificios dentro del predio, donde además del Mercado actualmente coexisten un supermercado mayorista, una estación de servicio de amplia afluencia y una oficina del registro provincial para realizar el trámite del documento de identidad. Un sector muy amplio, que en proyecto original figuraba como espacio verde, sobre el que algún funcionario superpuso un sello que indica “espacio a comercializar”, aloja hoy la extensa construcción del Maxi Carrefour.

El exterior del Mercado ofrece vías internas de circulación vehicular y peatonal asfaltadas, se encuentra escasamente arbolado y carece de equipamiento y zonas de descanso, aunque cuenta con espacio para estacionamiento. Desde el diseño se planteó un uso intensivo de compra, paseo, consumo al interior de las naves, pero la importante distancia entre la ruta y la entrada al mercado encuentra pocas paradas intermedias. No hay bancos, ni canteros o árboles, tampoco refugios o techos, solo el árido cemento que puede desalentar a los vecinos y familias que atraviesan el predio cargando las mercancías hasta llegar a las paradas de colectivo.

En el entorno, el paisaje urbano combina históricos galpones de venta de autopartes, aserraderos, supermercados mayoristas y distribuidoras de productos de terceras marcas con nuevas pequeñas verdulerías, kioscos y parrillas, condensando poco a poco un uso prioritariamente comercial de una vía principal de importante conexión con el centro de José C. Paz, todavía de baja densidad.

Al levantar la vista, llama la atención la superposición de carteles propios de la señalética local. En concreto, en la entrada al predio se erige una suerte de gran marco donde carteles de diversos tamaños con precios y productos se ven sistemáticamente tapados por pasacalles donde se anuncian hitos y eventos políticos del municipio y algunos otros anuncios en torno a la vida cotidiana paceña que tienen a la fachada del mercado como sitio privilegiado de ubicación y difusión.

No obstante la multiplicidad de funciones que concentra el Mercado, los habitantes del municipio no son asiduos consumidores de su despliegue de ofertas, y predominan otros usos (de esparcimiento, de acontecimientos políticos) que concentran mayor afluencia de público en ocasiones más acotadas en el tiempo. Concretar el Concentrador como una alternativa posible de consumo con alta afluencia de público aún es una expectativa a cumplir. El área de abastecimiento de productos frescos a bajo precio cuenta con largas colas durante las mañanas en los distintos puestos que ofrecen ofertas, pero no sucede lo mismo ni el resto del tiempo, ni en el área del paseo comercial. Las familias realizan compras de escala acotada a aquellas cantidades que pueden transportarse entre sus miembros y en transporte colectivo. La accesibilidad de este espacio común opera como una restricción para el habitante medio de José

C. Paz, quien, como vimos en capítulos anteriores, cuenta con un repertorio de movilidad en el que predominan el transporte público y el desplazamiento de proximidad (a pie y en bicicleta). Sumado, el costo del desplazamiento opera como variable de ajuste para llegar hasta el Mercado.

La cuestión de la accesibilidad aparece tematizada por sus autoridades y funcionarios públicos atendiendo a las necesidades de producción y distribución (camiones de proveedores y mayoristas, transportes de logística, etcétera) antes que a las posibilidades de los habitantes. Su ubicación (ver mapa 5), en el discurso de los funcionarios, se encuentra asociada a otra de las grandes obras que muestra a José C. Paz como un municipio que se renueva: el túnel, que hace posible la circulación rápida de camiones y vehículos particulares para acceder al Mercado.

Desde la perspectiva de los consumidores, la distancia opera como desventaja a la hora de elegir al Mercado para abastecerse. El centro de José C. Paz, el hipermercado Coto ubicado a escasos metros de la estación (con una oferta de productos y actividades de entretenimiento que puede aproximarse a la del Concentrador) e incluso el centro de San Miguel, se mencionan como alternativas más accesibles para gestionar en términos de distancia relativa, contando a favor la posibilidad de acceder con el ferrocarril General San Martín. La capacidad material y simbólica del desplazamiento que caracteriza a los habitantes del municipio conspira contra las expectativas de contar con un Mercado desbordante de consumidores.

Mapa 5. Ubicación del mercado concentrador. Partido de José C. Paz



Fuente: elaboración propia sobre la base de Google Earth.

Haciendo una breve genealogía del sitio, a semejanza de otras propuestas de intervención de esta magnitud, la idea de este Mercado surge de una articulación de intereses entre el gobierno local y un grupo de comerciantes de José C. Paz, con el objeto de apostar al valor del consumo interno paceño e incluso de generar atracción de público consumidor y de comerciantes mayoristas y minoristas de municipios aledaños.

En su relato, recuerdo que (el intendente) nos dijo: “el mercado es mi sueño hecho realidad”, “esto va a permitir que José C. Paz deje de ser un partido dormitorio, donde la gente trabaja en Capital y duerme acá”, “quiero que en el mercado trabajen todos los paceños, el que vende pirulines, el que cuida autos. El mercado va a generar fuentes de trabajo, se van a trasladar los puesteros de la estación. José C. Paz va a quedar como un municipio modelo” (entrevista a referente barrial).

Se trata de un proyecto urbano puntual y específico que lleva la marca de autor de quien viene siendo su intendente desde hace cuatro períodos (Mario Ishii) y que, por el modo en que se concreta la intervención, activa múltiples arreglos público-privados que se van transformando en el tiempo. Lejos de mostrar la racionalidad de la planificación urbana, la empresa del Mercado se muestra más como el proceso emergente de la oportunidad para acceder a grandes financiamientos de obra pública de la mano de alianzas y acuerdos políticos que sostiene el gobierno local con los gobiernos provincial y nacional.

En cuanto intervención pública, complementa otras estrategias de subsidio al consumo popular, como la política de Precios Cuidados y las de “Carne para todos”, “Pescado para todos”, “Pastas para todos”, etcétera. La política pública del “Carne barata para todos”¹ operó como oportunidad para relanzar al Mercado Concentrador como alternativa para el consumo mayorista y familiar. Sin dejar de reconocer el apoyo recibido en este sentido, funcionarios y comerciantes admiten que el mercado se encuentra subutilizado, tanto en el plano del consumo de alimentos como en otros rubros (vestimenta, juguetería, bazar, DVD, etcétera), así como también registra un uso esporádico el sector de esparcimiento del segundo piso.

Mientras estuvo en construcción se notó un parate en la parte comercial pero lógicamente hoy ayudó mucho todo lo que es los productos alimenticios. Entonces

¹ El programa “Carne barata para todos”, lanzado por el gobierno de CFK en 2011, ofrecía cortes baratos de carne a precios bajos, que se distribuían por el territorio en camionetas que oficiaban como “carnicerías móviles”. Algo semejante se implementó con la carne de pescado, los lácteos y las pastas.

la gente ve el movimiento, está muy bien armada, y que está caminado bien (entrevista a agente inmobiliario).

La más reciente incorporación al predio del Mercado, la inauguración de un supermercado mayorista como el Maxi Carrefour, renueva las expectativas de mayor afluencia de consumidores al mercado (se orienta al abastecimiento de pequeños y medianos comerciantes y a las familias paceñas), así como reconoce su instalación como nodo de consumo más allá de los límites del municipio, visible incluso para grandes inversores.

Desde la interpelación estatal, el Mercado Concentrador demarca claramente a sus destinatarios: consumidores de productos de terceras marcas, buscadores de ofertas, consumidores de productos baratos. Esta nueva incorporación recorta otro tipo de consumidor: con capacidad para hacer macrocompras, con acceso a un transporte automotor particular y con posibilidad de conservar los alimentos. Así planteado, parece más accesible para otros comerciantes y revendedores que para las familias que inundan el área de abastecimiento barato del Mercado.

El proceso de institucionalización de los arreglos entre actores que configuran este espacio común, otorga un rol clave para su consolidación a los actores privados, quienes van desde los pequeños y medianos comerciantes locales hasta grandes comerciantes e inversores externos al municipio. Su accionar se despliega no solo con el aval, sino incluso con la asociación más o menos explícita de funcionarios municipales de distintas áreas de inserción.

Así, el Mercado Concentrador, entendido como espacio común, opera con múltiples fronteras y exclusas, en las cuales las lógicas para activar su apertura se encuentran implícitas en una madeja de hilos que conectan a personajes clave entre los comerciantes y políticos de color local, las empresas de transporte, la propia figura del intendente y el respaldo de la impronta política nacional y provincial.

El desplazamiento a una nueva plaza cívica

Para situaciones muy particulares, identificadas como acontecimientos en la vida cotidiana paceña, el Mercado admite otros usos, que una vez más lo distinguen tanto de los mercados de abastecimiento como el Mercado Central, como de un *shopping* de nueva generación. En ocasiones funciona como un teatro donde se celebra una liturgia política propia del municipio de José C. Paz. En él, el poder nacional y el poder municipal confluyen para escenificar un ritual político con doble significado. Al igual que analizamos en la estación central del municipio, el lanzamiento de campaña de personajes de la política

extralocal, el cumpleaños de José C. Paz o la inauguración de obras son motivo de convocatoria de vecinos, referentes barriales, empleados municipales, y por supuesto, diversos funcionarios públicos.

El espacio abierto externo del Mercado se transforma. El escenario es similar al de cualquier acto político organizado en el conurbano bonaerense: banderas, bombos y formaciones de vecinos cuya participación se encuadra en referentes barriales que responden al intendente. Con el enorme edificio vacío del Mercado Concentrador a la izquierda, y con otra construcción similar de un supermercado mayorista Diarco, el escenario se encuentra al final de una larga calle protegida por vallas.

No es casual que el Mercado haya sido elegido como sede de los actos políticos: su accesibilidad para los micros que transportaron a la gran mayoría de los asistentes, la comodidad de sus dimensiones, y la impronta que su existencia denota –la impronta de una intervención estatal de gran envergadura, como también lo fue el viaducto inaugurado en el mismo año sobre la Ruta 197–, confluyen en constituirlo en un lugar altamente adecuado para los fines del discurso político y para la celebración, por más que el afluente natural de vecinos sea notablemente menor al caudal de los convocados para los actos.

De esta forma, es en el momento de los actos políticos cuando el espacio exterior del Mercado, sus accesos y calles internas, ese árido cemento para el tránsito cotidiano adquiere otra relevancia, “crece” como parte de la liturgia peronista del conurbano.

Gracias a eso, cuando viene la presidenta, el presidente, que el intendente tiene muy buena relación y vino acá a inaugurar, se vio a nivel nacional (entrevista a funcionario municipal).

Las calles pavimentadas que lo circundan son especialmente elegidas para el ingreso de manifestantes y agrupaciones por el “efecto multitud”. Se trata de calles angostas donde en forma ordenada se ubican convocados y autoconvocados para el acto, multiplicando la sensación de un espacio pleno para un público ajeno al lugar. Sobre la ruta, se acumulan los colectivos que traen a las delegaciones desde distintos puntos del municipio y de distritos aledaños. En un costado del predio se monta el escenario donde hablarán el intendente y las figuras de la alta política nacional y provincial, quienes pueden llegar en helicóptero porque el espacio disponible para el aterrizaje ha sido calculado por los organizadores.

La espera es larga. La cantidad de gente presente hace difícil circular por las callecitas enmarcadas por vallas de seguridad; el sol y el calor se hacen sentir. No

obstante, la figura del Mercado como escenografía de fondo, es casi fantasmal. Nadie circula por su interior, en estas ocasiones, no hay compra temprano ni consumo durante la tarde. Permanece vacío y hasta oscuro, en contraste con los cantos y las banderas, los discursos y las largas horas donde permanecen cargando de nuevo sentido a su “afuera”, vecinos, familias, militantes, funcionarios y algún que otro observador.

El Mercado, como otra ventana privilegiada que muestra José C. Paz a la región y al resto de país, sirve a múltiples fines. Sin aparente conflicto, superpone los usos de consumo y esparcimiento con los del escenario con color de plaza cívica. La intencionalidad del actor estatal está siempre presente de modo de suturar posibles incongruencias entre estas distintas capas de sentido que promueve un espacio común versátil. El Mercado como ventana hacia afuera del municipio se brinda como un espacio donde actores de la política pública nacional y local muestran la concreción en el territorio de sus políticas de inclusión e integración.

Cierre

A lo largo de estas páginas hemos procurado establecer un contrapunto entre los nodos analizados en esta investigación. A su turno, estaciones y mercados fueron puestos en la lente de algunos analizadores considerados relevantes a la hora de pensar la vinculación entre sociabilidades urbanas y movilidad.

Elegimos caracterizar los modos en que se dan sus transformaciones describiendo los entramados de actores involucrados y los arreglos público-privados, enfatizando la tensión presente cuando los espacios tienen intervención estatal. Asimismo, otro analizador que atraviesa el texto es el de la constitución del paisaje urbano, los contrastes entre el paisaje de centralidad y el de periferia, y la lectura de los múltiples usos y sentidos que se superponen como capas en el territorio.

En cada espacio común se reconstruyeron sociabilidades emergentes en los intercambios breves, interacciones en viaje o en la espera entre viajantes, paseantes, vecinos y comerciantes, asociadas al consumo, al ocio o el entretenimiento. Estas sociabilidades urbanas se encuentran atravesadas por los circuitos asociados a la integración o a la exclusión a los valores urbanos.

Los límites permeables entre lo público y lo privado encuentran distintos modos de resolución en el territorio. Al revisar las condiciones de acceso y las fronteras de los nodos de desplazamiento y de consumo, encontramos

ordenamientos del espacio que replican la capacidad de determinados actores para imponer ciertos usos e imágenes por encima de otros. En este sentido, los cambios en los espacios comunes responden a una lógica más conflictiva que armónica.

Al mismo tiempo, los cambios en los espacios comunes permiten ver cómo lo nuevo siempre supone algún nivel de reordenamiento del orden urbano anterior, generando una suerte de *collage*. En estas capas se integran los repertorios de viaje de los habitantes, de modo que los itinerarios de los viajeros también construyen el paisaje.

Identificamos vidrieras urbanas y las pensamos como parte del paisaje urbano construidos por viajeros, comerciantes y habitantes del municipio. Los espacios comunes centrales, como la estación de José C. Paz y su entorno, constituyen vidrieras de alta visibilidad y con arreglos entre sus actores muy variables, donde emergen tanto prácticas privatizadoras del espacio como de ocupación con actividades informales. Para los acontecimientos políticos, se convierten en vidrieras que muestran José C. Paz al resto de la región y al país, con múltiples marcas que señalan su inscripción en un proyecto político más amplio.

Los múltiples usos y sentidos atribuidos a estos espacios son objeto de conflicto. En la disputas por apropiarse de estos espacios pueden identificarse actores con capacidades muy diferentes. Algunos pueden impugnar de manera abierta el orden público que prescriben las ordenanzas y normativas, logrando privatizar, cercar o directamente blindar el acceso a espacios comunes de ubicación privilegiada. Los proyectos e intervenciones urbanos existentes son así el resultado del punto de equilibrio entre la pretensión del Estado, la expectativa de cuidado de lo público presente en el espíritu de la ley y los acuerdos público-privados que deriven de la puja en cuestión.

Contiguos geográficamente, los espacios analizados en la periferia de esa centralidad, permiten visualizar la acción estatal codificando otros usos –permitidos y restringidos– en la nueva estación. De este modo, su diseño y ordenamiento espacial desplaza prácticas habituales en los habitantes de Sol y Verde, como son las del circuito de cartoneo. No obstante, planteamos en contrapunto la “vida de feria”, en la cual se construye un ordenamiento y uso del espacio a partir de reglas surgidas de la autoorganización y de la integración de circuitos de la informalidad urbana, con ausencia de la regulación estatal.

Finalmente, las intervenciones públicas que han tenido en los últimos años a la movilidad y el transporte como su objeto privilegiado, coexisten con este paisaje de periferia, e imprimen sus operaciones de mejoramiento sobre

condiciones que mantienen vigente el acceso desigual a transitar y consumir por la ciudad.

En este plano, la dinámica de transformación de los espacios comunes de centralidad caracterizada replica las aristas erosionadas del sentido *común y accesible* de lo público, poniendo en evidencia la coexistencia de circuitos desiguales de acceso a la centralidad urbana y a la ciudad en su conjunto, que disputan el sentido de progreso e integración que los discursos estatales inscriben en la razón de ser de las transformaciones urbanas.

Bibliografía

- Álvarez Muñarriz, Luis (2011). “La categoría de paisaje cultural”. *AIBR*, vol. 6, nº 1, pp. 57-80.
- Corboz, André (2004). “El territorio como palimpsesto”. En Ramos, Ángel Martín (trad./ed). *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Barcelona: ETSAB-Edicions UPC. Disponible en <https://bibliodiarq.files.wordpress.com/2014/09/ramos-a-m-lo-urbano-en-20-autores-contemporaneos.pdf>
- Da Representação, Natalia y Vanoli, Hernán (2012). “Política, ocio y abastecimiento en el Mercado Concentrador de José C. Paz. Una mirada a los consumos y a la oferta en un shopping híbrido”. VII Jornadas de Sociología, UNGS, 24-25 de abril. Disponible en http://www.ungs.edu.ar/ms_ici/wp-content/uploads/2012/11/Da-Representacao-Vanoli.pdf
- Duhau, Emilio y Giglia, Angela (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. México: Siglo XXI.
- Eilbaum, Lucía y Villalta, Carla (2002). “Zonas diferenciales en el espacio público: clasificaciones, distinciones y jerarquías”. En Filc, Judith (org.). *Territorios Itinerarios Fronteras (1990-2000)*, pp. 67-80. Los Polvorines: UNGS-Ediciones al Margen. Disponible en http://www.ungs.edu.ar/cm/uploaded_files/publicaciones/83_coed5.pdf
- García Canclini, Néstor (1999). “Ciudades multiculturales y contradicciones de la modernización”. En *Imaginarios urbanos*, Buenos Aires: Eudeba.
- Gutiérrez, Andrea (2009). “De las redes de transporte al problema de la movilidad: límites físicos y analíticos de la expansión urbana”. En Pírez, Pedro (ed.). *Buenos Aires, la formación del presente*, QUITO: OLACCHI.

- Lussault, Marcel y Levy, Jacques (2003). *Dictionnaire de la géographie. Et de l'espace des sociétés*. París: Belin.
- Roger, Alain (2007). *Breve tratado del paisaje*. Madrid: Biblioteca Nueva.
- Silva, Armando (1991). *Imaginario urbano: cultura y comunicación urbana en América Latina*. Bogotá: Tercer Mundo Editores.
- Soldano, Daniela (2008). “Vivir en territorios desmembrados. Un estudio sobre la fragmentación socio-espacial y las políticas sociales en el Área Metropolitana de Buenos Aires (1990-2005)”. En Ziccardi, Alicia (ed.). *Procesos de urbanización de la pobreza y nuevas formas de exclusión social*. Bogotá: Siglo del Hombre Editores-CLACSO-CROP.
- (2013). “Confinamientos, movilidad e intercambios”. En Carman, María y Segura, Ramiro (compils.). *Segregación y diferenciación en la ciudad*. Quito: FLACSO-CLACSO Ecuador.
- Soldano, Daniela y Da Representação, Natalia (2010). “Espacios comunes, sociabilidad y Estado. Aportes para pensar los procesos culturales metropolitanos”. *CECYP*, nº 16-17, pp. 79-95. Disponible en <http://www.apuntescecyp.com.ar/index.php/apuntes/article/view/318/286>

Capítulo 6

Movilidad y subjetividad

Viajes y experiencias del espacio en los bordes de la ciudad

Daniela Soldano y Gimena Perret Marino

En el libro *La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos. México 1940-2000*, García Canclini, Castellanos y Mantecón (2011) proponen considerar a los viajes como experiencias de la densidad y sociabilidad urbana. Los viajes segregan tanto como conectan, permitiendo prácticas cotidianas de interacción entre residentes de distintas zonas de la gran ciudad. Esta condición los vuelve un objeto de estudio fértil tanto para el trabajo antropológico como para el resto de las ciencias sociales. En dicho libro se identifican dos grandes modos de analizar las travesías: la perspectiva macrosocial, llevada a cabo por planificadores y sociólogos, quienes conciben a los viajes metropolitanos como forma de reproducción de la fuerza de trabajo y de la estructura social, y otra perspectiva, en la que los desplazamientos se conciben como “experiencias vividas, conjunto de interacciones entre personas y grupos, modos de habitar, recorrer e imaginar lo que sucede en la metrópoli” (García Canclini, Castellanos y Mantecón, 2011: 57). Así, los viajes implican costos sociales y emocionales y un conjunto de acciones cognitivas que suceden en el espacio mental.

Compartiendo esta idea, sostenemos que vivir en una ciudad metropolitana pone inexorablemente a los desplazamientos en el centro de la escena cotidiana, y a lo largo de este libro hemos aportado elementos para el análisis de los contextos, las condiciones, las prácticas y las sociabilidades que les son propias. En este capítulo procuramos iluminar lo que los actores sociales piensan y hacen mientras los viajes se planean o suceden, así como las representaciones sobre sus

lugares de residencia y el espacio urbano más amplio que los desplazamientos conectan material y simbólicamente.

En otras palabras, nos referiremos a las experiencias *de* los viajes y *de* la ciudad *en* y *desde* sus bordes. El material empírico sobre el que nos basaremos en esta parte ha sido producido en el trabajo cualitativo general de la investigación, especialmente desde la técnica de lo que en este estudio llamamos “Diarios de viaje”, de cuyas características hablaremos en el próximo apartado.

Estrategias para la investigación sobre el espacio y la subjetividad: las fuentes visuales

Parte importante del trabajo de campo cualitativo de esta investigación se realizó a través de la utilización de lo que llamamos “Diarios de viaje”, ideados como una técnica de carácter exploratorio que nos permitiera acercarnos a las prácticas de movilidad y experiencia del espacio en esta parte del conurbano bonaerense en la que decidimos poner el foco de análisis.¹ Consistió en la entrega de un cuaderno que acompañaría durante el transcurso de tres semanas a los viajeros integrantes de la muestra cualitativa,² quienes a partir de diferentes propuestas y consignas, dejarían un registro diario de sus actividades, rutinas, movi- lidades, desplazamientos, consumos, expectativas y percepciones.

Además, se les entregó una cámara de fotos analógica y descartable junto con la invitación a que fotografiaran elementos, momentos y lugares significativos de sus diferentes viajes. La idea era que la cámara de fotos fuera un objeto

¹ También se utiliza la expresión *trip diary* en estudios sobre el transporte, aunque el diseño de la técnica es distinto al que proponemos en este trabajo. Agradecemos estos aportes a Andrés Pizarro.

² La muestra y el diseño de los diarios fueron desarrollados por Carolina Palma Arce y Hernán Vanoli sobre la base de dos criterios teóricos fundamentales. En primer lugar, teniendo en cuenta las características del territorio de residencia y los recursos de movilidad que ofrece en cuanto a accesibilidad y conectividad. En segundo lugar, teniendo en cuenta los motivos de viaje más frecuentes. En este sentido, la movilidad fue considerada como una “práctica de viaje” que remite siempre a un desplazamiento por el espacio con un fin y su satisfacción. De esta forma, y dado que el 70% de los viajes en el Ferrocarril San Martín son por trabajo, incluimos entre los viajantes un número importante de aquellos que se trasladan por trabajo. Siguiendo la misma lógica, se consideraron una menor cantidad de estudiantes, y menos aún, de amas de casa. Por otra parte, sumamos a esto, como variable indicativa, el sexo y la edad, lo cual no implicó pretender ningún tipo de representación, pero sí variabilidad en la muestra intencionada (Palma Arce *et al.*, 2010).

asociado al Diario, pero diferente, ya que ponía al sujeto en una situación de observador y activo respecto al recorte y registro de lo observado que lo colocaba, creemos, en una situación no rutinaria al implicar una decisión en torno a aquello que nos quisieran mostrar.

En términos generales, consideramos que las imágenes –tanto las fijas: una foto o un dibujo, como móviles: una filmación de celular, una película casera o una profesional– realizadas en contextos de investigación cualitativa, pueden ser utilizadas como un recurso de registro en profundidad, que además del contenido en sí mismo permite tener un punto de vista privilegiado de la vida cotidiana de los actores sociales, inalcanzable desde la situación clásica de entrevista, tanto del contexto como de la intencionalidad de los recortes de objetos, personas, recorridos y paisajes. En función de ello, el registro visual es potente en su condición de vehículo de expresión de significados sociales, representaciones e imaginarios colectivos (González, 2010).

La imagen puede ser tomada o construida por el propio actor, ya sea espontáneamente o motivado a hacerlo por el investigador. En este segundo caso, tenemos que tener claro qué procuramos obtener de la imagen construida “a pedido” y su vínculo con las preguntas más generales de la investigación. En este sentido, las fuentes visuales comparten muchas de sus potencialidades con otras fuentes más clásicas relacionadas con el discurso narrativo. Sin embargo, ciertos aspectos éticos se expresan de modo más nítido con el uso de fuentes visuales que con otras fuentes, debido a que la imagen puede incorporar a personas, rostros, lugares identificables, que dificultan diluir la autoría o la identidad de los “hablantes”. Por lo que, si vamos a trabajar con este tipo de fuentes, es menester contar con el consenso y, como en nuestro caso, la colaboración y el involucramiento del actor con la investigación, sus finalidades y sus preguntas.

Con excepciones importantes (Castel, 2003; Makowski, 2004; Bohnsack, 2008; Romero Ruiz, 2012; Triquell, 2012), hay poca experiencia acumulada en torno a las fuentes visuales y sus estrategias analíticas que superen el uso meramente ilustrativo de las afirmaciones de los intérpretes científicos. Hasta principios del siglo xx, el uso sistemático de la fotografía se asocia con el hecho de garantizar la validez científica y cierto realismo etnográfico a lo que se pretendía dar a conocer a la mirada occidental. Este uso coincidió tanto con la consolidación de la sociología y la antropología como con el desarrollo de las técnicas fotográficas. Pero este modo de utilizar la imagen no duró mucho; pronto se puso en evidencia la ambivalencia de las fuentes visuales en cuanto *productos* que pivotean entre su “capacidad para documentar y evidenciar y, al

mismo tiempo, sus posibilidades de traicionar y distorsionar los hechos observados” (Monnet y Santa María, 2011: 7).

Esta ambivalencia de la imagen fotográfica puede vincularse con la especificidad del mensaje visual, en particular, de la representación fotográfica, que han analizado autores ya clásicos en la materia, como Barthes (1982, 1989). En efecto, resulta potente pensar, siguiendo a este autor, que la imagen connota significados ocultos, secundarios o implícitos que requieren un análisis del campo sociocultural en el que se crea (González, 2010); y que los sujetos de nuestra investigación, que han sido los que han fotografiado, dibujado y mapeado sus recorridos, sus ámbitos cotidianos, lugares y objetos de referencia en relación con sus experiencias de movilidad y usos del espacio, no solo están representando parte de su mundo y de su realidad social, sino que también contribuyen a construirla, orientando sus prácticas y experiencias cotidianas y su entendimiento del mundo (Bohnsack, 2008).

En el trabajo de análisis de los Diarios de Viaje de esta investigación, procuramos superar el mero uso ilustrativo de las fotos, apostando a que estas se constituyeran en fuentes de datos sobre las condiciones y experiencias de vida de los viajeros. Analizamos las imágenes producidas por el actor como una “mirilla” abierta hacia su vida cotidiana, que nos permite compartir —o por lo menos abordar— una muestra de su espacio biográfico, una pizca de subjetividad. Exactamente la que el actor recorta, selecciona y produce en el momento de la investigación y en el contexto del relato que supone el Diario.

Así, siguiendo a Agnes Heller y a la perspectiva de la antropología cultural, pensamos que lo cotidiano no es lo repetitivo, lo carente de sentido o lo banal, sino el lugar al que atender para dar cuenta de la relación entre sujeto-espacio, el lugar del encuentro y del intercambio, el lugar donde se ponen en obra todos los sentidos, las capacidades intelectuales y manipulativas que hacen a los mundos de la vida. Es el lugar de resignificación de los seres humanos con el entorno y las “parcelas vivenciales”: familia, escuela, trabajo, pareja. El lugar donde se hace posible la espacialidad humana, más allá y más acá de los aspectos físicos, observables y medibles (Gualteros Trujillo, *s/r*).³

³ Desde la perspectiva de la antropología cultural de la ciudad, y siguiendo a Agnes Heller, se propone que la escala que debe cobrar centralidad es la de la vida cotidiana, entendida como la construcción del entramado que realizan los habitantes. Tomamos en este punto algunas de las lecturas sugeridas por Gualteros Trujillo (*s/r*) en torno al registro analítico de la ciudad desde sus “pequeñas fibras” (Moles y Rohmer, 1983) o desde los “intersticios” entre los grandes relatos sobre lo urbano (Egler, 2005) y donde incluso los lugares aparentemente no significativos (o “no

No obstante, atender a lo cotidiano puede ser metodológicamente muy complejo. Como con cualquier otra fuente inducida (una entrevista) luego tendremos que abordar ese cúmulo de lenguaje, ordenarlo con otro sentido, con otra analítica. La foto es una mirilla, como el lenguaje de la palabra hablada. ¿Qué quiso mostrarnos el actor? ¿Qué eligió? ¿Qué descartó? ¿Por qué? ¿Para qué? ¿Qué persigue o espera generar en nosotros? En suma, la imagen nos habla del contexto espacio-temporal y del espacio subjetivo del actor como un proyecto abierto a múltiples lecturas.

El registro fotográfico de cada uno de los Diarios de viaje con el que hemos trabajado son imágenes que los propios sujetos del campo sacaron y compartieron con los investigadores acerca de sus prácticas de movilidad cotidiana (con todo lo que se supone que han recortado, ignorado e, incluso, decidido no fotografiar), tienen el valor o la cualidad de aportar, a diferencia de lo que sucede con las fotografías periodísticas o artísticas, su singularidad biográfica. Como dice Castel:

Una foto es una selección perceptiva [...]. La foto hace solemne solo aquello que se considera digno de serlo [...] todo un aspecto de la vivencia es, a priori, censurado por prohibiciones ideológicas, éticas, estéticas, etc. Detrás de toda fotografía se puede encontrar un juicio de importancia, una decisión de un individuo, al mismo tiempo que un índice de valores que el grupo legítima (Castel, 2003: 332).

Los viajeros que dejaron su registro en los Diarios seleccionaron de forma activa retazos de su vida cotidiana para compartirlas con nosotros. Lo que sigue es una posible lectura de esas marcas y señales.

Relatos de viajeros

Diferentes elementos constituyen el corpus de textos e imágenes presentes en los 18 diarios de viaje, a saber: características materiales y físicas del espacio residencial y del entorno local; el interior de la casa, dónde se duerme, el frente, lo que la rodea; el kiosco, mercado u otro comercio cercano a la vivienda; distintos medios de transporte, tales como autos, carro-caballo, bicicletas utilizados diariamente y solares o nodos de movilidad, como paradas de colectivo

lugares”, en términos de Auge) o “espacios sin cualidades” (Sarlo, 1994) se hacen potentes en el uso y en las experiencias de subjetividades no fragmentadas por la planificación.

o estaciones de tren. También podemos conocer a las familias y algunas de sus actividades cotidianas vinculadas a lo doméstico y al uso del tiempo libre, como lavar la ropa, limpiar, jugar, alimentar a los perros y sus experiencias de comensalidad. Finalmente, por los Diarios podemos saber de los consumos cotidianos (alimentos, cigarrillos, golosinas, películas); mapas, croquis y dibujos de los recorridos realizados y de la ubicación de la vivienda en relación con dichos recorridos y movilidades, así como de aquellos lugares donde se desearía estar o irse de vacaciones, por mencionar los más significativos.

Adicionalmente, trataremos el material visual en términos de una estética de la vida cotidiana, entendiendo a la “estesis” como a la sensibilidad o condición de abertura del sujeto hacia el mundo. En su libro *Estética cotidiana y juegos de la cultura*, Katya Mandoki (2003) propone una llave analítica interesante para esta investigación: la “prosaica”. Con este nombre se propone la aplicación de los estudios estéticos a la vida cotidiana, es decir, a todas las formas de expresión que tienen lugar en los pequeños pliegues de la presentación social, en la construcción de identidad y en la sociabilidad: los modos o estilos de vivir, el lenguaje, el porte, la moda y la comida.

El sujeto del que se ocupa la estética es sensible al arte y a lo bello, como lo ha entendido la estética tradicional, pero también lo es a la ciencia y a la justicia, a lo razonable y a lo digno. Está igualmente expuesto a lo mezquino y a lo grandioso, a lo grotesco y a lo elegante, a lo vulgar y a lo fino, a lo sublime y a lo banal (Mandoki, 2003: 72).

La filosofía nos ha enseñado que en la vida cotidiana enunciamos con frecuencia apreciaciones estéticas con forma de juicios acerca de las situaciones, personas e incidentes que se nos van presentando. El material que analizaremos a continuación puede pensarse, así, como a un conjunto de “sistemas de relevancia” o “teorías de sentido común” (Schutz, 1970; Soldano, 2002; Belvedere, 2012) que cada actor produce en torno a sus experiencias cotidianas de los espacios residenciales y de sus viajes desde el mundo intersubjetivo con quienes comparte ciertos modos de mirar. Dichas construcciones, como ya se indicó en la introducción, implican decisiones y el otorgamiento de cierto orden, modo de explicación, convalidación y, eventualmente, de crítica de aquello que se eligió contar o mostrar.

Organizaremos este recorrido alrededor de los siguientes temas: las experiencias del espacio doméstico, las experiencias de los viajes, las experiencias de los consumos y las experiencias del espacio público y del paisaje.

Viajes y espacio doméstico

Una imagen con los objetos vinculados al lavado de la ropa. Otra mostrando mesas en la cocina-comedor, otra que permite ver un interior de casa en permanente construcción. Una fotografía de una cama deshecha. Una mujer tendiendo la ropa. Interiores de la vida cotidiana de hogares sometidos a la pobreza y a la relegación de los escenarios urbanos en los que se emplazan. Escenarios y objetos que no suelen ser comúnmente protagonistas de las fotografías –en especial, del fotógrafo aficionado– y que no entrarían en la categoría de “lo fotografiable” si jugamos con este término que Bourdieu desarrolla en *Un arte medio: ensayo sobre los usos sociales de la fotografía* (2003). Pero que, por ello, esperaba favorecer cierta desnaturalización de lo rutinario y cotidiano, de aquello que damos por sentado.

Imágenes 1, 2, 3 y 4. Interiores de casas en las fotografías de los viajeros



Salvo excepciones que se indicarán oportunamente, todas las tomas se han realizado entre junio y agosto de 2010 en los barrios que conforman el área testigo de esta investigación (ver introducción).

Imágenes 5 y 6. “Colgando la ropa que lavé” y “Mi cama matrimonial”.
Fotografías sacada por Ángela⁴



En las imágenes en torno a lo que en forma general llamamos el espacio doméstico, observamos una selección de lugares, personas y objetos significativos. Entre estos se destaca el lavado de ropa, la mesa y la cama. Casi todos los Diarios de viajeros contienen fotos de las camas entendidas como sitios personales, no solo para descansar sino para dejar transcurrir el tiempo libre, viendo algo en la televisión –una película o noticieros–, leyendo una revista, escribiendo el propio Diario, o como en el caso de Andrea, corrigiendo tareas de sus estudiantes de las escuelas donde trabaja como maestra.

⁴ Cada vez que tomemos el nombre exacto elegido por el autor, el título de la foto aparecerá entrecomillado. En otros casos no fue posible asociar el título con la imagen, por lo que se decidió hacer referencia a lo que está fotografiado.

Imagen 7. “Yo corrigiendo”. Fotografía sacada por Andrea



Imagen 8. “Donde duermo”. Fotografía sacada por Gabriel



En la cama se puede observar el cuaderno que funciona como Diario de viaje y la caja amarilla de la cámara de fotos descartable que le entregamos.

Imagen 9. “Mi cuarto”. Fotografía sacada por Mario



En otras, se eligió mostrar, además, el espacio que rodea a la casa, en el que juegan los niños, se tiende la ropa, se estaciona el auto o la moto, se deja la bicicleta o el carro con el caballo, se pasa una tarde o mediodía en familia.

Imágenes 10, 11 y 12. Casas y alrededores en las fotografías de viajeros



Con sus diferencias, cada uno de los lugares y objetos fotografiados están cargados de rutinas y afectividad. La casa que se habita, producto de interrelaciones e interacciones, es al mismo tiempo lugar de salida y de llegada de sus integrantes en sus diferentes viajes cotidianos. En muchos casos podremos observar el modo en el que la diferencia de género marca también sus ritmos. Si bien nuestro interés no está puesto en ello, la división sexual del trabajo doméstico que confina a la mujer-madre a las actividades de limpieza del hogar, preparación de las comidas, llevar y traer a los niños a la escuela, deja en evidencia tipos de movi­lidades diferenciadas, formas desiguales entre hombres y mujeres de apropiación del espacio y de experimentar la ciudad. Tomamos en este punto la perspectiva de Arfuch (2013) para quien:

El espacio biográfico bien podría comenzar por la casa, el hogar, la morada, en el sentido fuerte de *morar*: estar en el mundo, además de tener un cobijo, un resguardo, un refugio [...] donde anidan la memoria del cuerpo y las tempranas imágenes que quizás no sea imposible recuperar y que por eso mismo constituyen una especie de zócalo mítico de la subjetividad. Lugar extático en las fotografías que atesoran instantes singulares, pero a la vez el primer territorio de la exploración, de los itinerarios que definen el movimiento y el ser de los habitantes (Arfuch, 2013: 28).

Rescatamos de los Diarios algunas expresiones que van en esta dirección, y que permiten ponerlas en relación con el hecho de que “la casa es a la vez lugar de salida y de llegada pero ante todo es lugar de estancia. Incluso estando fuera de ella, cuando pensamos en la casa, nos pensamos en ella”.⁵ La casa forma parte central del repertorio de movilidad de muchos de los viajeros, el “hogar” como espacio doméstico, cargado de vivencias, experiencias y actividades forma parte del imaginario cuando se están realizando los diferentes tipos de desplazamientos.

Siempre el mejor viaje es el de vuelta (Héctor, 37 años).

El mejor viaje fue a la vuelta del jardín porque teníamos frío y llegamos a casa que estaba calentita (Micaela, 28 años).

El peor viaje fue cuando me levanté a la mañana para ir a la escuela y el mejor fue cuando me venía para mi casa (Genaro, 16 años).

⁵ “Texto tomado. Análisis narratológico de ‘Casa Tomada’ de Julio Cortázar”, de César Eduardo Ambiz Aguilar, párr. 8. En <https://pendientedemigracion.ucm.es/info/especulo/numero42/casatoma.html>. Fecha de consulta: 30/5/2015.

Escuchando música, contenta porque ya volví a casa (Blanca, 31 años).

Mi hogar es mi lugar favorito de llegada (Bibiana, 33 años).

¡Me gustó volver a casa a comer algo! No había almorzado y me moría de hambre (Juana, 22 años).

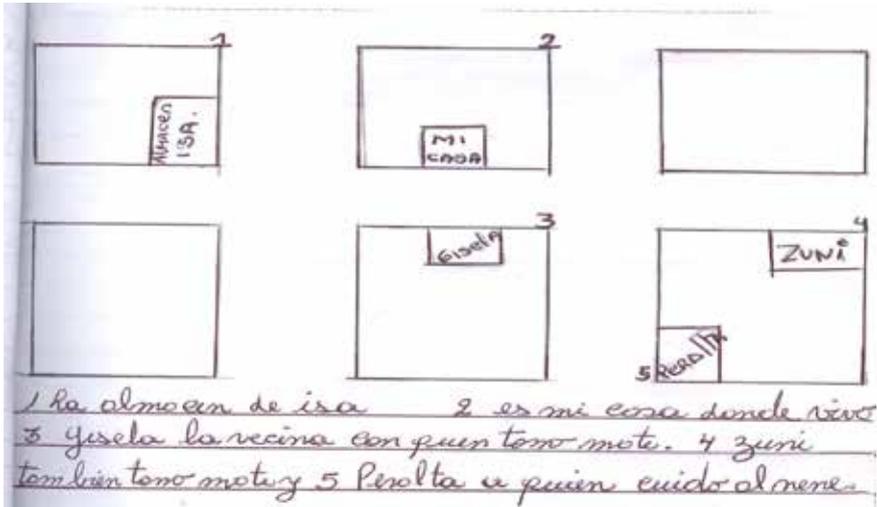
Imagen 13. “El camino hacia la escuela”. Fotografía sacada por Genaro



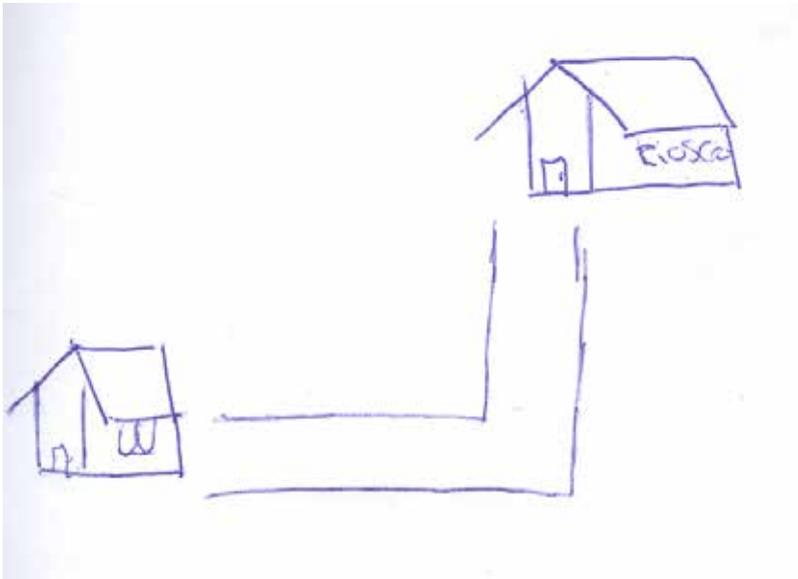
Notamos cómo la casa, cuando estamos en tránsito, puede representar el punto esperado del reencuentro con el tiempo del descanso, pero también, ser pensada como una suerte de refugio respecto del “afuera” y de la posibilidad de satisfacción de ciertas necesidades: hambre, frío.

En los croquis que presentamos a continuación, se dibuja claramente la casa que se habita como punto de partida de los itinerarios y desplazamientos cotidianos.

Dibujo 1. Croquis realizado por Ángela con destinos frecuentes y localización de su casa



Dibujo 2. Croquis realizado por Estela con destinos frecuentes y localización de su casa



Dibujos 3. Croquis realizado por Gladys con sus destinos frecuentes y localización de su casa



En los dibujos se intenta representar la espacialidad de los desplazamientos, las distancias de los lugares de referencia respecto del hogar en torno del que se realizan actividades vinculadas con la continuidad y sostenimiento del espacio doméstico.

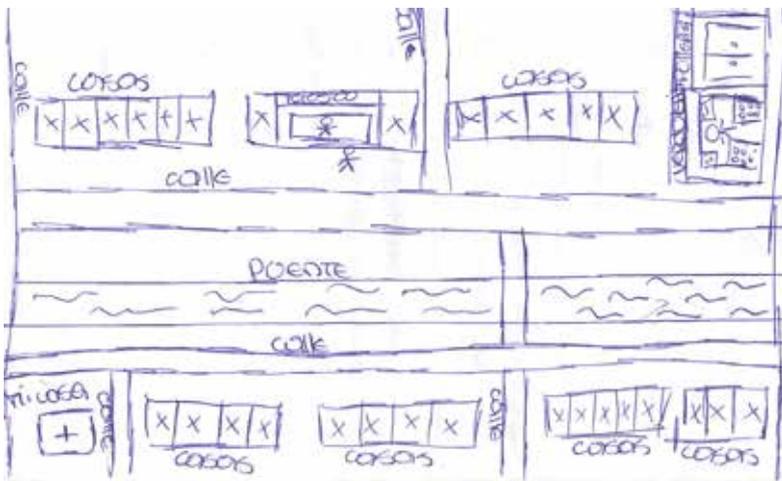
El afuera, el umbral de la casa que se habita, es también un espacio de encuentro y socialización, como las calles próximas y transitadas diariamente –del mercado a la casa, de la casa al kiosco, del kiosco a la parada de colectivos– son “una forma de estancia y de encuentro” (Collin, 1994: 232). El afuera de la casa, es también eso, un espacio de encuentro y socialización.

Sucede, por ejemplo, en relación con los niños y jóvenes en referencia a espacios abiertos o descampados donde realizan algunas actividades recreativas, como jugar al fútbol en el caso de Genaro (15 años), hecho que queda plasmado en uno de sus dibujos.

Dibujo 4. Croquis realizado por Genaro con sus destinos más frecuentes: la “canchita” de fútbol es uno de ellos



Dibujo 5. Croquis realizado por Manuela no tanto de sus destinos más frecuentes, sino localizando su casa en relación con las características del espacio que la rodea



En este contexto, la casa es como el centro de la escena, se entra y se sale varias veces al día, hecho presente en casi todos los Diarios (salvo en los casos como el de Fernando que se desplaza todos los días a Capital para ir a su trabajo). Entonces, se la representa –además de dibujarla en relación con los destinos frecuentes–; se elige fotografiar la casa, su frente, su contorno, lo que hay en torno a ella, los objetos que la rodean. Como también algunos medios de transporte con los que se realizan los viajes, las salidas de la vivienda.

Imágenes 14, 15 y 16. Arriba: “Medio favorito de viaje”. Izquierda: “Es la bici que uso a veces”. Fotografías sacadas por Micaela. Derecha: “Moto del vecino”. Fotografía sacada por Ángela



Imágenes 17, 18, 19 y 20. Frentes de casas en las fotografías de los viajeros



Viajes

En las consignas que les dimos a los residentes para completar los Diarios, hicimos explícito lo que pretendíamos se entendiera por “viaje”: *un viaje es cada vez que saliste de tu casa en el día a hacer cualquier cosa (sea caminando, en bicicleta, en tren, en colectivo, en remis, en patineta o a caballo)*. En función de ello, describieron sus travesías cotidianas para el lapso de casi un mes, con el detalle de los destinos, el tiempo que duraron los viajes, sus fines, los consumos realizados, las opiniones y, en muchos casos, las fotografías asociadas. Una mirada en conjunto permite advertir que los desplazamientos tuvieron que ver en su mayoría con realizar compras diarias, ir a la escuela, ir al trabajo, a visitar familiares y parientes o a alguna consulta médica. En coincidencia con la descripción de los repertorios objetivos de movilidad de los hogares del borde periurbano afectados por procesos de relegación ya descriptos en capítulos previos, el trabajo cualitativo nos permitió apreciar desplazamientos de alcance limitado. Se trata de viajes a la esquina de la casa, por el barrio, a la feria cartonera los fines de semana, al centro de José C. Paz, a las localidades cercanas y, muy eventualmente, a la Ciudad de Buenos Aires.

Estela (40 años), por ejemplo, no sale mucho de su casa, realiza diariamente viajes cortos, sobre todo al kiosco que está a media cuadra de su casa a comprar pan, yerba y jugo, y que no duran más de quince minutos. La entrevistada nos cuenta que se levanta muy temprano para hacerle mate al marido, quien se dedica al cartoneo utilizando un carro tirado por un caballo. Luego lava algo

de ropa y prepara el desayuno para sus hijos. Al mediodía salen para la escuela. Estela tiene siete hijos.

Imagen 21. “Kiosco”. Fotografía sacada por Estela



En relación con la fotografía, Estela dejaba registrado en su Diario, “*mientras viajo voy pensando lo que tengo que comprar para cocinar o lo que tengo que hacer de comer para mis hijos*”. Y realiza este dibujo:

Dibujo 6. Estela durante un viaje



En efecto, los viajes, aunque sean muy cortos, invitan a hacer planes. La mayoría de nuestros entrevistados nos comenta que tanto a pie, como en bicicleta, en colectivo o en tren, los viajes implican alguna pausa –un tipo de corte–, que se puede aprovechar para pensar y planificar lo que tiene que hacer, lo que hay que hacer o lo que se desea hacer. O en el que se decide dejarse ir, “volar” o distraerse un poco, detener el ritmo y el ruido de la rutina.

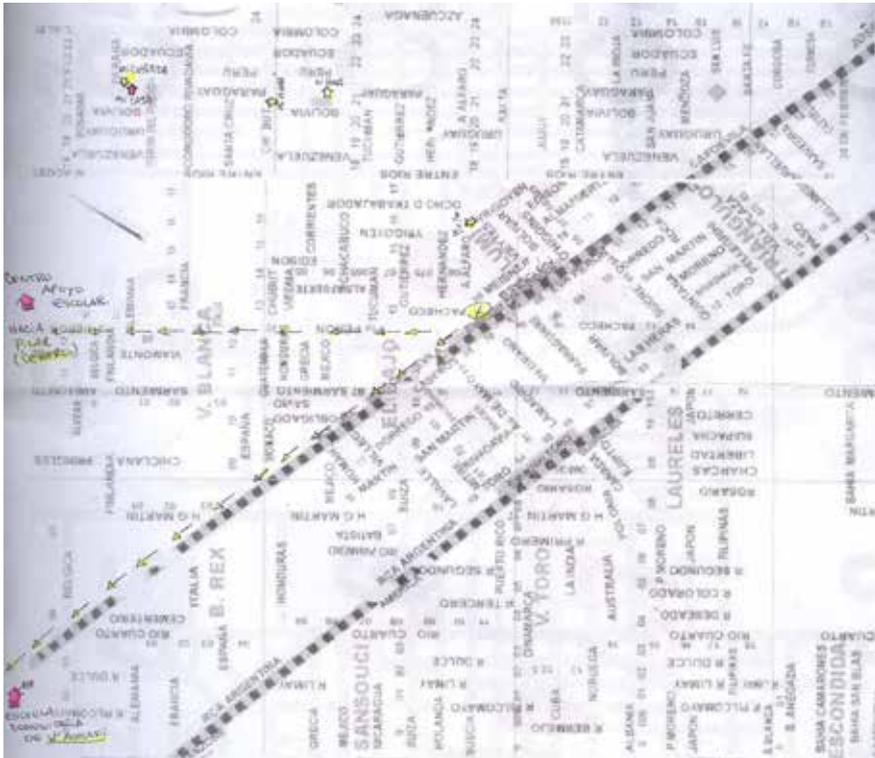
Bibiana tiene 33 años y es profesora de ciencias sociales. Vive con su marido, que maneja un camión transportando verduras, y con sus dos hijos de 11 y 6 años. Su vida es “*entrar y salir*” de la casa llevando a sus hijos a la escuela en horarios diferentes y utilizando diferentes medios de transporte. “*Los viajes cansan*”, dice Bibiana, implican esperas, malestar, “*estar apretados*”. Sin embargo, expresa, que mientras los realiza “*voy organizando las cosas que tengo que hacer en el día...*”.

La entrevistada decidió representar los destinos más frecuentes de sus viajes no a través de un dibujo sino “*interviniendo*” un plano como el que encontramos en las tradicionales guías de calles tipo *Filcar*. Allí, ubica para nosotros su casa en relación con sus dos desplazamientos principales: llevar y traer a sus hijos hacia y desde la escuela, proeza diaria que emprende en colectivo y caminando en un caso (45 minutos ida y vuelta) por la mañana y, en el otro, en bicicleta (tarda 25 minutos), por la tarde. Como es docente, ha procurado hacer coincidir estos viajes con las dos escuelas donde trabaja, una en Villa Astolfi y la otra en Pilar. También observamos referencias a la ubicación de las viviendas de algunos familiares, que son significativos en la medida que colaboran con el cuidado de sus hijos y en cuanto ámbitos de socialización.

Ángela tiene 49 años y en su diario comenta que “*viaja*” a diario a lo de un vecino que vive a dos cuadras para buscar la ropa que se encarga de lavar como un medio para sumar un ingreso al hogar (la misma razón por la que cuida al hijo de otro vecino). Su marido es chofer de colectivos de una línea del conurbano bonaerense y tiene dos hijas, de 15 y 10 años. Además de sus tareas como ama de casa, cuenta que visita a dos de sus vecinas con quienes toma mate, cocina o simplemente comparte una tarde mientras ellas hacen trabajos de costura.

Los desplazamientos de Manuela de 15 años se realizan en un radio que va desde el barrio hasta San Miguel y José C. Paz, siendo su actividad principal ir a la escuela secundaria. En su croquis, ubica la casa de una amiga a la que visita seguido y que está a tres cuadras de su casa. Los fines de semana viaja a lo de la abuela, en colectivo, 30 minutos. Eventualmente, va al mercado que está a pocas cuadras de su casa. Los domingos comen asado en familia. En su Diario lamenta tener que viajar “*tan lejos*” para ir a la escuela.

Dibujó 7. Realizado por Bibiana, localizando sus principales destinos y su casa



Andrea, 28 años, utiliza a diario el tren San Martín entre las estaciones de Derqui, Villa Astolfi y Pilar, porque allí están las escuelas donde trabaja como maestra de grado. En el mapa que comparte con nosotras ubicó sus principales destino en los que incluye las casas de algunos familiares. En el Diario menciona que también suele ir los fines de semana a Pilar a visitar a una amiga o a Villa Astolfi, donde vive su novio. A su vez, entre las estaciones de Derqui y Villa Astolfi, realiza algunos consumos los fines de semana, como concurrir a una panchería cercana a la estación.

En algunos casos, la mayor o menor intensidad de los viajes es percibida en relación con las distancias y los tiempos de los desplazamientos; en otros, tiene que ver con cómo es percibido el ir y venir hacia y desde las instituciones escolares de sus hijos, por ejemplo, o de hasta qué punto se expone el cuerpo en los desplazamientos, como sucede en el caso de Gabriel, quien comparte

con el lector de su Diario referencias a sensaciones y malestares físicos derivados de su trabajo como cartonero y de los sitios por donde se desplaza. O el caso de Alejandra, vecina de Sol y Verde, quien sale diariamente temprano por la mañana y utiliza trenes y colectivos para llegar a su trabajo. Un colectivo en la esquina de su casa a la estación José C. Paz, luego otro colectivo hasta Pedro Nogués, allí el tren hasta Villa Adelina y luego un colectivo para hacer las 15 cuadras restantes que la llevan a su trabajo. Y que nos dice: *“La verdad el viaje es muy cansador (...) siento mucha incomodidad, al viajar me gustaría viajar mejor, más cómoda sin tanta gente, ir sentada y más tranquila sin ir tan apurada”*.

Imagen 22. “Medio de viaje”. Fotografía sacada por Manuela



“Los viajes cansan”, “Me pasa la vida viajando”, “estoy harto de viajar”. Cansancio, rutina, fastidio, hartazgo, son expresiones que dan cuenta del registro físico y emocional que comportan los viajes y que nos invitan a mirar la cuestión de la movilidad desde otro lugar. En efecto, hay una serie de tropos vinculados a la “inhumanidad” del viaje (Vanoli, 2012). La inhumanidad de los viajes es una metáfora que funciona en dos niveles. De un lado, habla de unas condiciones de los medios de transporte a nivel físico: tamaño de las unidades, aglomeraciones, incomodidad corporal, demoras y cancelaciones del servicio, ansiedad, desazón y temor al castigo económico que puede significar llegar tarde al trabajo. En

este caso, la proyección es con el “viaje como ganado”, la animalización donde las reglas de la proxémica se trastocan, y las sensaciones corporales de estar con otros en espacios cerrados se maximizan con una serie de reclamos vinculados al cuerpo que pueden incluir la asfixia o la claustrofobia. Por otra parte, la inhumanidad se da en relación a las figuras del abandono del territorio, del deterioro, de estar desprotegidos y a la deriva, cuestiones de las que hablaremos en el próximo apartado.

El “sufrimiento” de los viajes encuentra cierto alivio en quedarse en casa y en el barrio los fines de semana.

Hoy no salí a ningún lado, me quedé en casa haciendo fiaca, ordenando y viendo televisión (Micaela, 28 años).

Estuve en mi casa, lavando ropas hasta las dos de la tarde más o menos. Después me acosté a descansar un rato... (Andrea, 28 años).

Hoy me quedé en casa con mis hijos. A lo único que salí fue al kiosco a comprar pan.

Hoy es fin de semana y no salí a ningún lado, me quedé en mi casa con mis hijos, limpie todo, lavé ropa y a la tarde me vino a visitar mi hijo un rato (Estela, 40 años).

Imagen 23. “Familia”. Fotografía sacada por Mario



Más allá de las tendencias al repliegue y al relativo aislamiento que los procesos de *insularización* imponen a estas biografías del borde del área metropolitana, los Diarios nos permiten leer algunos ensayos o ejercicios conocidos de ampliación del espacio conocido, a través de viajes imaginados o deseados.

Me gustaría viajar a Rosario⁶ para conocer porque nunca fui (Candela, 24 años).

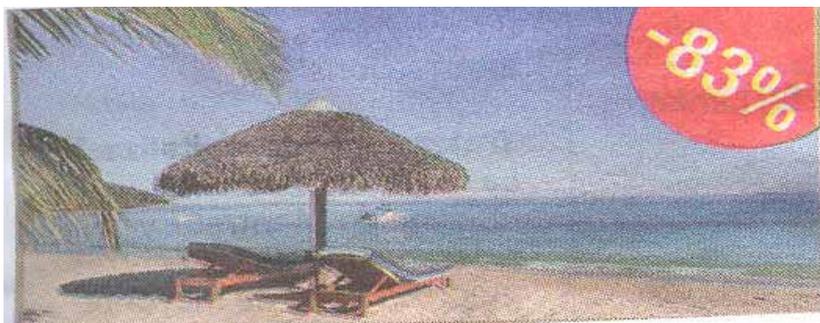
Dibujo 8. Un destino imaginado-deseado, realizado por Bibiana



Gladys, de 47 años, nos cuenta que el fin de semana va al supermercado que queda a una cuadra de su casa, luego a jugar un cartón a la agencia de lotería cercana, y después vuelve a su casa a lavar ropa y limpiar. A la noche suele comer con sus padres o visitar a la hija y nietos, quienes viven a 12 cuadras de su casa. Pero también viaja con la imaginación. En su Diario nos relata que “*me gustaría viajar al mar, me transporte, me renueve la energía, me gustaría vivir ahí también o cerca, es uno de los lugares que más me gustaría estar*”. En lugar de proyectar ese lugar deseado-imaginado a través de un dibujo –evitando así los límites técnicos que la fotografía le impondría– Gladys elige recortar una imagen alusiva de lo que parece ser la propaganda de las tarjetas para recargar celulares y lo pega en una de las hojas del Diario.

⁶ Rosario pertenece a la provincia de Santa Fe y es la tercera ciudad en importancia de la Argentina (luego de Buenos Aires y Córdoba) por población y actividad económica.

Dibujo 9. Recorte de Gladys



Para Estela, un viaje deseado-imaginado sería visitar a una de sus hijas; no lo hace porque es muy costoso trasladarse con el resto de sus hijos o poder salir con todos sus hijos a pasear y comprarles todo lo que pidan.

Me hubiese gustado ir a pasear al zoológico con mi hija, ella quería ir pero como no teníamos plata no fuimos, pero ya la voy a llevar ahora cuando vengan los días más lindos. Me gustaría ir al mar, fui cuando era chica. Quisiera ir con mis hijos si tengo alguna oportunidad alguna vez quisiera ir ahí (Alejandra).

En efecto, “salir” tiene un costo demasiado elevado, no solo objetivo, vinculado al precio de los traslados, al riesgo de dejar la casa sola y al miedo de que alguien entre a robar; sino también subjetivo. El trabajo de campo permite advertir también los costos de negarse a los pedidos de los hijos y la posterior gestión de su frustración. Si “salir” es exponerse al mercado, “quedarse” en el barrio es mantenerse cerca de lo posible, que es lo que está en el espacio de proximidad.

Visitar a un hermano que no ve desde hace 16 años es también la proyección deseada de una movilidad que por el momento se presenta como imposible para Ángela. Micaela ordena la casa, limpia, mira TV, visita a un familiar que vive próximo a su casa, a unas pocas cuadras. Bibiana visita a la mamá que vive en el barrio. Mario lava su ropa, ordena su cuarto, limpia a sus perros, mira fútbol por TV, o juega al fútbol en un descampado cercano. La casa (decíamos antes, el dormitorio o, apenas, la cama) el “lugar” del ocio y en donde se realizan ciertos consumos culturales, como el de ver películas, la mayoría “truchas”, compradas en algunos casos en la Feria Persa de San Miguel.

Para Héctor, la expectativa está puesta en viajar a Formosa, su provincia natal, a visitar a la familia, pero por ahora no puede. Genaro vive en la zona más complicada del barrio, la que menor cobertura de servicios tiene; en su Diario

relata que quiso ir a San Miguel a ver zapatillas pero no pudo; en cambio, fue a José C. Paz con su novia a jugar a los jueguitos.

Micaela hace tiempo, dice, quiere ir a pasear, salir a algún lugar al aire libre, menciona Tigre o Luján “*pero por razones económicas no se puede por el momento, esperemos que se dé pronto*”.

Juan tiene 15 años, y cuenta que el fin de semana no salió, que limpió su pieza, miró TV, juega al fútbol, a la *play*, dice que mientras viaja se “*siente libre por un segundo*” y “*me hubiese gustado ir a capital pero no pude, no tengo auto y solo no conozco*” (lo menciona en dos oportunidades), “*me gustaría conocer Mar del Plata en invierno*”.

El destino deseado, el viaje imaginario a la playa se repite:

Me hubiera gustado ir a Mar del Plata caminar por la playa y mirar las olas del mar ir y venir con su canto tenaz al romper las rocas (Andrea, 28 años).

Me hubiera gustado ir a bailar un rato... ir a San Miguel a la plaza, a tomar café e ir al cine... (Manuela, 15 años).

Como sucede en la mayoría de los Diarios, en varios tramos del de Gabriel (24 años), también se refiere a cierta frustración vinculada con los desplazamientos que quiere hacer pero no puede. Se mezcla lo que se hizo con lo que se hubiese deseado hacer.

En su Diario, las imágenes producidas y los dibujos realizados resultan significativos, porque permiten apreciar la estrecha relación entre los viajes cotidianos y la reproducción de la vida, ya que más que viajes, en su caso correspondería hablar de “recorridos” o “desplazamientos” para la obtención de ingresos como parte constitutiva de su trabajo. Se trata en su caso, como con otras historias de vida de los protagonistas de los Diarios, de una biografía inscrita en dinámicas profundas de repliegue e *insularización* (Soldano, 2008, 2013).

Gabriel realiza un croquis de la localización de su casa en el contexto barrial, en el que denomina “campo” al entorno circundante. Luego, elige sacar fotos de estos mismos lugares, fotos que muestran el barro, la basura y la expoliación urbana del paisaje en el que se inscribe su vida diaria. Como Gabriel es cartonero, su vida laboral se constituye de recorridos en esta escala y sus horizontes espaciales son extremadamente acotados.

La comparación entre el croquis y las fotos es elocuente de lo que en esta investigación trabajamos en términos de “espacio vivido” (Gualteros Trujillo, 2010). En efecto, la casa y los viajes nos interesan en la medida en que podemos reconstruir el modo en el que los actores viven, se apropian y representan dichos fenómenos. Así, la noción de espacio euclidiano, el espacio susceptible de ser medido –ocupado por el cuerpo– deja lugar al registro del espacio vivencial.

Imágenes 24 y 25. El trabajo diario en las fotografías sacadas por Gabriel



Dibujo 10. Croquis de la casa realizado por Gabriel. Imágenes 26, 27 y 28. Fotos del espacio de residencia tomadas por Gabriel



El ferrocarril se impone en la vida diaria de Gabriel como encuadre permanente de su espacio de vida más inmediato, y sin embargo no se nombra, no es un elemento tematizado en su Diario. El tren es una suerte de variable paramétrica, un borde. Por el contrario, el carro con el que realiza su actividad, y su caballo, aparecen recurrentemente en el material visual y en el relato como objetos de juego, de trabajo y de referencia.

Imágenes 29 y 30. Momentos de la vida cotidiana fotografiados por Gabriel



Mientras tanto, para otros viajeros, el tren –sobre todo en los desplazamientos más largos– puede convertirse en un espacio significativo para revertir esa suerte de “vacío ambulatorio” inherente a las travesías metropolitanas, generando un tiempo subjetivamente productivo destinado a leer, comer, jugar a las cartas, dormir, conversar, pensar, etcétera.

Finalmente, como ya trabajamos en el capítulo 5, las estaciones y paradas de colectivos nos muestran verdaderos nudos en los mapas de los viajes donde se producen intercambios, transacciones y operaciones de consumo. Un conjunto importante de fotos presentes en los Diarios expresan esta centralidad y vitalidad.

Imágenes 31, 32, 33 y 34. “Viajantes”. Fotografías sacadas por Manuela



Imágenes 35, 36, 37 y 38. Estaciones, paradas y colectivos en fotografías sacadas por Héctor y Bibiana



Viajes y consumos

En la vida cotidiana de los habitantes de la periferia urbana, el consumo se efectúa muy habitualmente en relación con los viajes. El que sale de la casa y del barrio es, además, el que se encarga de las compras más costosas en las inmediaciones de las estaciones ferroviarias. El que se queda en el barrio espera el dinero ganado a diario por el que salió, lo que genera un paisaje de mucho movimiento a la tarde o noche en el mercado y pequeño almacén.

En efecto, existe una conexión importante entre el “capital espacial”, entendido como los recursos que brinda el espacio de proximidad así como los repertorios de movilidad de los grupos familiares y las prácticas de consumo. En otras palabras, existe una organización espacial del consumo en la que pueden rastrearse ciertas formas culturales con sus reglas propias, un tipo de intercambios simbólicos en y de los territorios relegados, cuya estructura interna vale la pena indagar (Soldano y Vanoli, 2012).

En el capítulo anterior analizamos la relación entre los consumos, la movilidad y la sociabilidad que se pone en acto en los espacios comunes. Ahora nos interesa detenernos en las prácticas de consumo de rutina y ocasionales que podemos reconstruir a partir de los Diarios.

Imagen 39. Consumos cotidianos incluidos en los diarios



En Sol y Verde los consumos de las familias exhiben una dinámica de “consumo hormiga”, del día a día, de pequeños movimientos, con escasas posibilidades de acumulación y de previsión. Si no hay dinero no sale nadie, no se mueve nadie. Si no hay dinero, la comida no lleva carne o no habrá frutas para la cena. La gestión del “plato de comida”, en este sentido, es incremental y minimalista, y se vincula a las metas y resultados de la movilidad cotidiana. Como en buena parte de los hogares de los sectores populares urbanometropolitanos, en un hogar típico de Sol y Verde los esfuerzos cotidianos se concentran en la elaboración de la cena, ya que frecuentemente el almuerzo de los niños se resuelve en los comedores escolares y el de adultos en la calle o lugares de trabajo. Para estos segundos usos, el mercado informal constituye una alternativa de abastecimiento rápido y barato. Los individuos “en tránsito” recurren a los puestos de “tortilla”, panchos, chorizos y hamburguesas al paso, cuya venta, a su vez, suele ser un refugio ocupacional de esta misma población (Soldano, 2011).

Asimismo, en las canastas de los hogares del barrio se conjugan las comúnmente denominadas “mercaderías” (fideos, arroz, azúcar, aceite y yerba); con la leche, el pan, algo de verdura (papa, cebolla, zanahoria, en menor medida verdura de hoja y frutas) y algo de carne. Consumir algún corte de carne, verdura de hoja, fruta, yogur o queso es percibido como una suerte de consumo de “lujo” o “extraordinario”, resuelto en general por el que sale del barrio a trabajar, a estudiar o a conseguir alguna prestación médica.

Entre los consumos ocasionales, más allá de la ropa, el calzado y los celulares o electrónicos, se pueden identificar algunos consumos asociados al ocio y al esparcimiento, también regulados por la restricción social y espacial. Los jóvenes se juntan en las casas, en las esquinas –fundamentalmente si hay algún kiosco cerca– y suelen desplazarse a las bailantas y boliches de José C. Paz si es que consiguen entradas gratis o cuentan con el dinero. Entre los adultos, las prácticas de tiempo libre se desarrollan en los terrenos de las casas y la feria cartonera. Algunos hombres juegan al fútbol con amigos en la canchitas improvisadas, mientras los hijos y las mujeres miran TV o toman mate. La visita a familiares en barrios contiguos aparece como el principal objetivo de desplazamiento en el tiempo libre.

Otro elemento de goce o gratificación que está presente son los “alimentos regalo”, tales como un buen asado con vino o milanesas con puré, platos que se definieron en las entrevistas como comidas que invitaban al placer y a la reunión familiar. Además de estas comidas, se destacan las actividades de esparcimiento, que como señalamos en el apartado previo, implican desplazamientos fuera del

barrio y, por ende, gastos. Entre los posibles programas de esparcimiento para los niños se encuentran los juegos de los McDonald's de algunos supermercados y la salida al zoológico de la CABA, al que se accede tomando el Ferrocarril San Martín. Sin embargo, debido a los altos costos de ambos programas, el esparcimiento se resuelve en el espacio de proximidad, todo lo cual habilita, a nuestro entender, a hablar de formas de ocio no del todo elegidas o decididas y fuertemente “insularizadas”.

Imagen 40. “Asado”. Fotografía sacada por Micaela



Si bien el grueso de las familias sigue este ritmo, un conjunto minoritario puede realizar compras con cierto nivel de planificación semanal, quincenal o incluso mensual, debido a que algunos de los adultos reciben algún pago (de salario o plan social) con esa regularidad. En esos hogares, se destina dinero para pago de la energía eléctrica y, si se puede, para la generación de algún *stock* de mercadería. Puede apreciarse, así, una relación de ampliación de los repertorios de consumo conforme aumenta la “profundidad temporal” del ingreso (Aguirre, 2005). Entre los productos fundamentales, de consumo más lento y que exigen una búsqueda de mejores precios, se destacan el aceite y aquellos de perfumería y limpieza.

Buscar precios, cazar ofertas, comprar aprovechando el viaje de algún miembro del hogar, hacer alguna pequeña reserva de lo no percedero, forma parte de las actividades cotidianas de los vecinos para “hacer rendir la plata”. En el consumo de artículos tales como celulares, zapatillas, ropa, electrodomésticos y artículos electrónicos se despliega otro conjunto de temas relevantes: el consumo de las segundas marcas, el circuito de artículos de baja calidad o “truchos” y el acceso al crédito por parte de los habitantes en condición de pobreza y con alta vulnerabilidad laboral. Ambas cuestiones condicionan las experiencias cotidianas de los vecinos, ya que por un lado satisfacen la necesidad en el corto plazo y por otro, perpetúan la heteronomía.

En el caso de los jóvenes, el consumo es una dimensión central de la vida cotidiana. El consumo de ciertos bienes y servicios es —explícitamente— una parte fundamental de las operaciones de distinción y constitución identitaria. En estos juegos de afirmación del sí mismo y reconocimiento del otro, cobran relieve algunos objetos y artículos: las motos, la ropa de primeras marcas, las zapatillas o “llantas”, ciertos celulares o artículos electrónicos.

Imagen 41. “Zapatillas”. Fotografía sacada por Mario



Imagen 42. “Ropa”. Fotografía sacada por Micaela



Podemos entonces reconstruir diferentes viajes vinculados con rutinas marcadas por los tiempos de las comidas –en especial, el almuerzo y la cena–, lo que provoca que diariamente, en las horas previas a dichas comidas, se realicen viajes al mercado, feria o kiosco para comprar lo necesario. Algunas fotografías realizadas por los diferentes viajantes retratan estos momentos, como también aquellas actividades que se realizan en el hogar: su orden, la limpieza, la preparación de las comidas.

Imágenes 43, 44, 45 y 46. Izquierda (arriba) “Actividad principal del día”; izquierda (centro) “Algo que compré seguido”, y derecha “El negocio más cercano”, fotografías sacadas por Bibiana. Izquierda (abajo) “Pan y leche” fotografía sacada por Manuela



Viajes y paisaje⁷

En el capítulo 1 de este volumen hemos identificado la perspectiva de David Harvey como particularmente sugerente para iluminar la relación entre movilidad y subjetividad. El corpus cualitativo producido en esta investigación, en especial el de los Diarios, permite advertir la presencia regular de ciertos elementos en los discursos espaciales de los residentes: un desencanto por el progreso barrial prometido y postergado, la escasa o nula provisión de servicios, el deterioro de los elementos urbanos y el aislamiento socio-espacial.

Las fotos tomadas por los viajeros ponen a las rejas en primer lugar, no como límites necesariamente, sino como partes constitutivas de la interacción. Así

⁷ Algunas partes de este material fueron publicadas en Soldano (2013).

como el barro y las veredas precarias —de los cuales hablaremos a continuación—, las rejas forman parte del paisaje cotidiano, emitiendo un mensaje que recuerda a los vecinos la condición de desprotección, abandono y de cierta orfandad en relación con el Estado.

Imágenes 47, 48, 49 y 50. Rejas fotografiadas en los Diarios



La delincuencia en el interior del barrio se ubica en el primer lugar de la agenda de problemas comunes. Quiénes son, dónde viven, cuáles son los ámbitos de influencia y las modalidades operativas de los *chorros* son temas que aparecen recurrentemente en las conversaciones de los habitantes del barrio y en los Diarios. Si bien este no es un asunto para trabajar específicamente en la investigación, la cuestión de las prácticas y tácticas de los distintos actores en relación con el tema de la inseguridad apareció en los registros de campo como un indicador de los modos en que se marca el espacio y como uno de los contenidos dominantes de las representaciones sobre el territorio “*abandonado a la buena de Dios*”.

Imágenes 51, 52 y 53. Rejas fotografiadas en los Diarios



En efecto, la “sensación” de inseguridad (Kessler, 2004) condiciona los usos del territorio, al tiempo que contribuye a la utilización corriente de un conjunto de recomendaciones orientadoras: no caminar solo a determinadas horas cuando la calle está desierta (al mediodía, por ejemplo, o después de la caída del sol), desplazarse en grupos, bajarse del colectivo en paradas donde haya movimiento o no cruzar ciertas fronteras, tales como el puente y la vía (ya que detrás de ellas se abren las mencionadas zonas de riesgo). El uso de la estación ferroviaria se ve severamente condicionado por estas percepciones. Reproducimos a continuación dos notas del trabajo de campo realizadas con familias en la zona testigo de la investigación que dan cuenta del peso de estos condicionantes y de las prácticas y representaciones que los reproducen a diario.

Hay mucha gente que tiene miedo de ir a la estación, porque roban. Como te digo, roban a cualquier hora. Entonces no sé en un sentido, qué cambio va a haber porque hay mucha gente que no quiere ir porque le roban. Vos te vas a las 8 y media, te vas a las 9, te vas a las 10, te están robando. Es como que la gente tiene miedo. Algunos no viajan hasta allá. O sea, en José C. Paz no es que el colectivo va vacío, está bien, va menos gente. Pero te digo que allá, con lo que le pasó a mi hijo... Y no solamente a mi hijo, ya a varios les pasó,

que les sacan el sueldo entero (...). No se puede vivir en paz. Vos viste que la gente vive con miedo. Con las puertas cerradas, rejas por todos lados (vecina, ama de casa, 50 años).

No quiero que mi hijo use el tren antes de las 7 de la mañana. Se va en colectivo. Porque se va muy temprano, antes de las 6, y es peligroso ahí en lo del tren. Más tranquila lo acompaño a tomar el colectivo y no lo dejo tomar el tren. Se toma el 741 hasta José C. Paz y ahí sí que se toma el tren porque ya hay más gente y de todo. Pero es muy bravo acá en la mañana en el tren (...) es más tranquilo a las 7 cuando las mamás llevan a sus hijos a la escuela, cuando ya hay más gente (vecina, 60 años, empleada doméstica en casa de la localidad Pilar).

Por otra parte, la deficiencia y el deterioro de la infraestructura social básica aparece marcando las condiciones de vida y el imaginario de este territorio de periferia. Cuando llueve el barrio se convierte en un lodazal, las zanjas no dan a basto, los senderos que ofician de veredas se vuelven intransitables y los desplazamientos se restringen al mínimo. Muchos vecinos han hablado de esta suerte de “indignidad del barro”. En efecto, la lluvia recuerda y actualiza a los habitantes las condiciones críticas en la que viven: las mujeres que salen a trabajar con bolsas de nylon improvisando fundas en los zapatos y que llevan calzado de repuesto para cambiarse en el primer lugar posible (el ferrocarril, el colectivo, el sitio de destino) constituye una postal de circulación habitual.

Imagen 54. “Vereda de barro” en la fotografía de un viajero



Tal como ya sugerimos en el capítulo 1 en general y en el análisis de los espacios comunes de la periferia metropolitana del capítulo anterior, el concepto de “paisaje” resulta útil para analizar el material producido. Arias Sierra (2003) propone específicamente el de “paisaje en las nuevas periferias” o “paisaje de la dispersión periférica” aludiendo a la suma de los elementos materiales, geométricos o espaciales que componen un lugar. Para el autor, lo periférico no es solo parte de la ciudad, sino un punto central para comprenderla.

Inspirándonos en esta aproximación, decimos que en este tipo de territorios se reproduce a diario no solo un portafolio de capitales espaciales degradados, sino también cierta subjetividad marcada por su condición de *periferia inacabada*.

Imagen 55. Veredas y paisaje de periferia. Fotografía propia



La idea del *barrio digno*, dispuesta en un discurso finalístico de progreso, se utiliza recurrentemente como criterio normativo de uso cotidiano. En esa idea abrevan los criterios de *justicia espacial* que sostienen los actores en sus interacciones de rutina. El *barrio digno* es siempre un ideal regulador, que mantiene una distancia significativa respecto de la realidad experimentada. En las prácticas cotidianas, esas nociones axiológicas (y sus grados de concreción) se hacen discutibles, relativas, delimitan zonas y construyen jerarquías.

Los viajeros se sienten abandonados por la intervención estatal y condenados a habitar el confín, en el barrio se reifica cotidianamente la eficacia de la figura centro/periferia en la reproducción material y simbólica de las fronteras barrio adentro.

El tiempo es una dimensión crítica en este proceso. Las promesas incumplidas y la constatación cotidiana del deterioro nos permiten pensar la relación entre el tiempo social y el tiempo biográfico. Aquellas personas que nos contaron sus vidas, sus necesidades, sus frustraciones y sus expectativas, miran hacia el futuro con mucha desconfianza y trasladan una promesa desgastada a sus sucesores. Y el paisaje del barrio se construye en la repetición de estas marcas. ¿Existe una temporalidad propia de la experiencia de la relegación urbana? ¿Existe un tiempo particular para los sujetos que habitan en esta territorialidad de periferia? Si así fuese, sería un tiempo detenido, traccionado por el abandono y por la promesa incumplida. En términos de Gurvitch, un “tiempo retardado, un tiempo engañoso”.⁸ Desde un punto de vista más general, este tiempo podría ser el de la exclusión. Así como existe una forma de representación espacial de la exclusión (el *fondo*) podría tener una temporalidad específica: lo *inexorable*.

Mientras conjuran a diario las distancias, los deterioros y déficits urbanos, los viajeros desean y reclaman más y mejores servicios, iguales (o por lo menos parecidos) a aquellos de los que gozan y de los que se benefician los que viven en otros sitios. Pero otros no. La resignación es un contenido fuerte de las experiencias de la periferia y sus impactos en la subjetividad son notables. En estas posiciones, puede advertirse una fuerte naturalización de estas condiciones que el régimen de desigualdad impone.

⁸ Gurvitch (citado en Harvey, 1999) incorpora la reflexión sobre el tiempo en la vida social. Su tesis fundamental es que las formaciones sociales se asocian a un sentido específico del tiempo (que toda relación social contiene su propio sentido del tiempo), aunque en la práctica puede darse la convivencia simultánea de distintos sentidos del tiempo. De lo cual surge una clasificación de ocho sentidos específicos del tiempo social en la historia: tiempo duradero, tiempo engañoso, tiempo errático, tiempo cíclico, tiempo retardado, tiempo alternante, tiempo que se anticipa a sí mismo (que se precipita hacia adelante) y tiempo explosivo.

Imagen 56. “Un descampado”. Fotografía sacada por Mario



Reflexión final

Un viaje es un hecho a la vez económico, social, jurídico, tecnológico, que implica una relación contractual entre sus participantes y que recapitula, en cada individuo, aunque sea virtualmente, el todo social, los “empalmes y conexiones” de acontecimientos aislados (García Canclini et al., 2011: 51).

A lo largo de este trabajo fuimos rearmando analíticamente la trama conceptual que orientó nuestra investigación y el trabajo empírico que llevamos adelante. Quisimos presentar con cierto grado de detalle la estrategia metodológica asociada a los Diarios de viaje y al uso de fuentes visuales con el propósito de mostrar sus potencialidades para el estudio de las experiencias de la movilidad y el espacio. El objetivo central ha sido aportar a la profundización de la investigación clásica sobre segregación urbana que concentrándose en las “inmovilidades” de los sectores populares desatiende un conjunto amplio y significativo de prácticas y representaciones.

Entre estas, el trabajo ha identificado e intentado comprender la cantidad y centralidad de los desplazamientos cotidianos que suceden en el corto alcance, en el espacio de proximidad y doméstico, y en buena medida sin que medien actos de mercado, y que constituyen el núcleo de los planes de vida. También se propuso interpretar aquello que efectivamente sucede *durante* los viajes: las percepciones y prácticas de los tiempos ambulatorios o de tránsito —el aburrimiento, el hastío, las molestias, los miedos, los sufrimientos físicos, las expectativas—, y su habitual conversión en tiempos subjetivamente productivos. Adicionalmente, los Diarios nos permitieron asomarnos a la densa trama de consumos que suceden en los viajes, y que incluyen desde pequeños regalos cotidianos —golosinas, juguetes comprados en el tren, objetos baratos— y almuerzos al paso, realización de las compras extra barriales, clave para la gestión cotidiana del plato de comida, hasta desplazamientos específicos para compras ocasionales que implican más planificación y dinero, como zapatillas, ropa, teléfonos celulares, etcétera.

Asimismo, mirar los viajes a través de los diarios y las fotos también nos permitió iluminar las prácticas de ocio y uso del tiempo de libre en contextos de relegación urbana, en los que muchas veces el reposo y el repliegue no resultan de una elección sino del efecto certero de condicionantes estructurales como la falta de dinero, de tiempo, de recursos objetivos o de metas y proyectos. En efecto, hemos visto a lo largo de este libro que para explicar y comprender los desplazamientos hay que poder dar cuenta de los repertorios de movilidad, de los horizontes espaciales y de los aspectos relacionales y subjetivos implicados.

Finalmente, la mirada y la palabra de los viajeros plasmadas en los Diarios funcionaron para nosotros como una ventana abierta al mundo de la vida cotidiana, cuya lectura ensayamos a lo largo de estas páginas. Una mirada estética y en movimiento que nos permitió advertir el color, la densidad, la tonalidad de los paisajes periféricos —múltiples, de milhojas— que están presentes en los bordes de la ciudad y se proyectan al todo urbano.

Imagen 57. El paisaje desde el carro cartonero fotografiado por el hijo de Gabriel



Imagen 58. Otro paisaje en “Vuelta”. Fotografía sacada por Fernando desde el auto, volviendo del trabajo en un día de semana



Viajeros del conurbano

Estela, 40 años, José C. Paz, ama de casa, vive con 6 de sus 7 hijos y su marido que es cartonero. Sus desplazamientos están vinculados a las actividades domésticas, especialmente a la realización de las compras para cocinarles a sus hijos antes de ir a la escuela y para la cena. No sale mucho de su casa y si lo hace son viajes cortos (al kiosco, por ejemplo) que no duran más de 15 o 20 minutos.

Fernando, 29 años, se desplaza en tren y subte diariamente hacia Palermo desde hace 13 años donde está su trabajo como encargado de un edificio. Sale a media mañana y regresa a medianoche. Cada tramo de ese viaje le insume 2 horas aproximadamente. No tiene familia a cargo.

Héctor, 37 años, oriundo de Formosa, hace 17 años que vive en la zona. Sus viajes son caminatas de entre 10 y 15 minutos, usa el tren para ir a Pilar y pocas veces el auto. Es docente y las escuelas en las que trabaja quedan cerca de su casa, por lo que se desplaza a pie, excepto una para la que usa el auto. Realiza salidas familiares, cumpleaños de amigos del hijo, visitas de sobrinos, compras en negocios cercanos.

Mario, 22 años, vive con sus padres y sus tres hermanos. Es el mayor de los hijos, estudiante (analista en sistemas, terciario). Va caminando a su trabajo. Usa la bicicleta para hacer las compras, a veces usa remís para ir a la escuela donde cursa sus estudios terciarios, a veces el colectivo para la vuelta (no más de 10 minutos). Desplazamientos vinculados con el trabajo y el estudio (ambas actividades le insumen 30 minutos caminando).

Genaro, 16 años, vive con su mamá y sus dos hermanos. Es estudiante de escuela media, sus desplazamientos se vinculan con la escuela, visitar amigos o a su abuela (diariamente), comprar en el mercado-almacén, juega a la pelota en una canchita cerca de su casa.

Manuela, 15 años, es estudiante de secundaria. Sus desplazamientos están asociados a la escuela a la que viaja principalmente en colectivo, a veces utiliza el tren y camina para hacer algunas compras o visitar amigos. Vive con su mamá que es ama de casa, la pareja de su mamá que trabaja como chofer de camiones y camionetas y sus tres hermanos (de 12, 8 y 7 años).

Juan, 15 años, rutinas de desplazamiento cortos para ir al kiosco, caminando o en bicicleta. Sale poco, vive con sus padres, tres hermanos y un cuñado, el papá trabaja en una fábrica de griferías y la mamá es ama de casa. No va a la escuela ni trabaja.

Micaela, 28 años, vive en pareja, tiene dos hijos varones, uno de 8 y otro de 5 años, su madre de 60 años vive con ellos. Desplazamientos vinculados con los horarios escolares de los hijos, compras para las comidas, utiliza el colectivo para la mayoría de sus viajes, a pie sobre todo para visitar algún vecino o ir al kiosco o mercado, el tren cuando lleva a sus hijos a San Miguel a hacer alguna actividad (especialmente catequesis).

Juana, 22 años, estudiante de arquitectura de la UBA, vive con sus padres y sus dos hermanos. Nos cuenta que por el momento no está trabajando, lo que le permite dedicarse exclusivamente al estudio. Sus viajes los realiza hacia la capital cuando va a la facultad o a la casa de su novio, generalmente en auto (la lleva alguno de sus padres o su novio), también lo hace en tren (Ferrocarril Belgrano) y colectivo (el 57 para llegar a capital y luego otros para llegar hasta Ciudad Universitaria donde cursa la carrera). Sale a caminar casi a diario con su abuela, como un modo de mantenerse “en forma”.

Gladys, 47 años, tiene dos hijos y nietos, vive con sus padres, está separada hace muchos años. Sus desplazamientos se vinculan con su trabajo como empleada doméstica. Sale a trabajar a las 7.30 y vuela a eso de las 13.

Blanca, 31 años, vive en un barrio cerrado con su pareja, sus viajes diarios se vinculan con su trabajo en una escuela y con pasar por las tardes por el negocio (heladería) que tiene su pareja, además de hacer las compras diarias de alimentos. Sus medios de transporte son principalmente auto, colectivo. También camina.

Candela, 24 años, vive con su marido y sus dos hijos de 7 y 2 años y con sus suegros y dos cuñados. Sus desplazamientos se vinculan con los horarios escolares de sus hijos, visitar a familiares y realizar compras. Se desplaza mayormente en colectivo y a pie.

Andrea, 28 años, es maestra, soltera, vive con su mamá (jubilada) y sus dos hermanos (que por el momento están sin trabajo) y su novio (que trabaja como ayudante de electricista). Sus desplazamientos se vinculan especialmente con

su trabajo en las escuelas, una en Villa Astolfi y otras dos en Derqui, viaje en tren y camina.

Gabriel, 24 años, es cartonero. Vive con su mujer e hijo. Sus desplazamientos y viajes se vinculan casi exclusivamente con su actividad laboral en el territorio de proximidad o localidades cercanas.

Alejandra, vive con su marido, sus dos hijos y su mamá, el marido hace changas de albañilería, su hijo trabaja y su hija va a la escuela, desplazamientos y viajes relacionados con su trabajo, diariamente sale temprano por la mañana (7 h) y utiliza trenes y colectivos para llegar a su trabajo. El tren es significativo en sus desplazamientos pero menciona más los colectivos por la cantidad de gente y lo que tardan a veces en llegar.

Bibiana, 33 años, vive con su marido (chofer de transporte de verduras) y sus dos hijos (uno de 11 y otra de 6 años). Su vida es una combinación de rutinas: traslado a la escuela de sus hijos y comprar mercadería para preparar las comidas. Usa diferentes medios de transporte, colectivo, bicicleta, caminar y el camión de su marido (en algunos casos para hacer las compras). Es profesora de ciencias sociales (trabaja en dos escuelas).

Ángela, 49 años, se define como “ama de casa”, vive con su marido y sus dos hijas. Sus desplazamientos están dados no solo a partir de sus tareas domésticas, sino también a partir de que suma un ingreso al hogar lavando varias veces a la semana la ropa de un vecino y cuidando al hijo pequeño de otro. Sus viajes son a pie, solo toma colectivos cuando tiene que ir al médico o acompañar a sus hijas a José C. Paz a comprar ropa por ejemplo o a la farmacia.

Fernando, 36 años, vive con su pareja y sus tres perros, trabaja mayormente en su casa haciendo grabaciones para bandas de música (tiene un estudio de grabación y sala de ensayo), por lo que sus viajes no se vinculan tanto con el desplazamiento al trabajo, sino con la visita a familiares y la compra de mercadería, pasa mucho tiempo en su casa, cuando viaja lo hace generalmente en auto, su pareja lo lleva cuando va a su trabajo y también en colectivo cuando visita a su madre que vive en Tortuguitas.

Bibliografía

- Aguirre, Patricia (2005). *Estrategias de consumo. Qué comen los argentinos que comen*. Buenos Aires: Miño y Dávila-CIEPP.
- Arfuch, Leonor (2013). *Memoria y autobiografía. Exploraciones en los límites*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Arias Sierra, Pablo (2003). *Periferias y nueva ciudad: el problema del paisaje en los procesos de dispersión urbana*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla.
- Augé, Marc (1992). *Los no-lugares. Espacios del anonimato. Antropología sobre modernidad*. Barcelona: Gedisa.
- Barthes, Roland ([1982] 2002). *Lo obvio y lo obtuso. Imágenes, gestos, voces*. Barcelona: Paidós.
- ([1989] 1995). *La cámara lúcida. Notas sobre la fotografía*. Barcelona: Paidós.
- Belvedere, Carlos (2011). *Problemas de fenomenología social. A propósito de Alfred Schutz, las ciencias sociales y las cosas mismas*. Buenos Aires: UNGS- Prometeo.
- Bohnsack, René (2008). “The Interpretation of Pictures and the Documentary Method”. *Forum: Qualitative Social Research*, vol. 9, nº 3. Disponible en <http://www.qualitative-research.net/index.php/fqs/article/view/1171/2591>
- Bourdieu, Pierre ([1965] 2003). *Un arte medio. Ensayo sobre los usos sociales de la fotografía*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Castel, Robert (2003). “Imágenes y fantasmas”. En Bourdieu, Pierre (ed.). *Un arte medio. Ensayo sobre los usos sociales de la fotografía*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Cohen Eglar, Tamara Tania (2005). “Espaço social e política urbana global”. Disponible en <http://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/campus/poggiese/08cohen.pdf>
- Collin, François (1994). “Espacio doméstico, espacio público, vida privada”. En *Ciudad y mujer*. Málaga: Seminario Permanente “Ciudad y Mujer”. Disponible en <http://www.derechoshumanos.unlp.edu.ar/assets/files/documentos/espacio-domestico-espacio-publico-vida-privada.pdf>

- De Alba González, Martha (2010). “La imagen como método en la construcción de significados sociales”. *Iztapalapa. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, n° 69, año 31, julio-diciembre, pp. 41-65. Disponible en <http://132.248.9.34/hevila/Iztapalapa/2010/vol31/no69/2.pdf>
- García Canclini, Néstor; Castellanos, Alejandro y Rosas Mantecón, Ana (2011). *La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos: México 1940-2000*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Gualteros Trujillo, José Nicolás (2006). *Itinerarios urbanos. París, La Habana, Bogotá: narraciones, identidades, cartografías*. Bogotá: Universidad Javeriana-Cuadernos Pensar en Público.
- (2009). “Vida cotidiana y mundo urbano: pautas para nuevas relaciones”. *Otro Desarrollo Urbano*, pp. 181-191. Disponible en <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/campus/poggiese/16truji.pdf>.
- Harvey, David (1999). *Las condiciones de la posmodernidad*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Heller, Agnes (1972). *Historia y vida cotidiana*. México: Grijalbo.
- Kessler, Gabriel (2004). *Sociología del delito amateur*. Buenos Aires: Paidós.
- Lévy, Jacques (2003). “Capital spatial”. En Lévy, Jacques y Lussault, Michel (eds.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris: Belin.
- Makowski, Sara (2004). *Memorias desde la intemperie. Exclusión social y espacio: los chavos de la calle en el Centro Histórico de la Ciudad de México*. Tesis de doctorado en Ciencias Antropológicas, UAM-I, México.
- Mandoki, Katya (2008). *Prosaica 1. Estética cotidiana y juegos de la cultura*. México: Siglo XXI.
- Moles, Abraham y Rohmer, Elisabeth (1983). *Micropsicología y vida cotidiana*. México: Trillas.
- Monnet, Nadja y Santa María, Enrique (2011). “Fotografía y alteridades. A vueltas con los usos de la fotografía y el sentido de los otros”. *Revista Quaderns-e*, vol.16, n° 1-2, pp.1-15.
- Palma Arce, Carolina y Soldano, Daniela (2010). “Capital espacial y movilidad cotidiana en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Una propuesta analítica y empírica”. En Rofman, Adriana (compil.). *Sociedad y territorio en el conurbano bonaerense. Un estudio de las condiciones socioeconómicas y sociopolíticas de cuatro partidos: San Miguel, José C. Paz, Moreno y Morón*. Los Polvorines: UNGS.

- Palma Arce, Carolina y Vanoli, Hernán (2010). “Los Diarios de Viaje como técnica de investigación cualitativa”, mimeo.
- Romero Ruiz, Raúl (2012). “El uso de la imagen como fuente primaria en la investigación social. Experiencia metodológica de una etnografía visual en el caso de estudio: territorialidades de la vida cotidiana en la plancha del Zócalo de la ciudad de México”. *Secuencia*, n° 82, enero-abril, pp.177-194.
- Sarlo, Beatriz (1994). *Escenas de la vida posmoderna. Intelectuales, arte y videocultura en la Argentina*. Buenos Aires: Ariel.
- Silva, Armando (2008). *Los imaginarios nos habitan*. Quito: OLACCHI.
- Schutz, Alfred (1970). *Fenomenología del mundo social. Introducción a la sociología comprensiva*. Buenos Aires: Paidós.
- Soldano, Daniela (2002). “La subjetividad a escena. El aporte de Alfred Schütz a las ciencias sociales”. En Schuster, Federico (compil.). *Filosofía y métodos de las ciencias sociales*. Buenos Aires: Manantial.
- (2008). “Vivir en territorios desmembrados. Un estudio sobre la fragmentación socio-espacial y las políticas sociales en el Área Metropolitana de Buenos Aires (1990-2005)”. En Ziccardi, Alicia (ed.). *Procesos de urbanización de la pobreza y nuevas formas de exclusión social. Los retos de las políticas sociales de las ciudades latinoamericanas del siglo XXI*. Bogotá: Siglo del Hombre-CLACSO-CROP.
- (2011). *Necesidades sociales, Estado y consumo en territorios de periferia. Hacia una fenomenología de la desigualdad social*. Tesis de Doctorado, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.
- (2013). “Confinamientos, movilidad e intercambios. Una investigación sobre las condiciones y los modos de vida en la periferia del Gran Buenos Aires”. En Carman, María; Vieira da Cunha, Neiva y Segura, Ramiro (coords.). *Segregación y diferencia en la ciudad*. Quito: FLACSO.
- (2014). “La desigualdad social en contextos de relegación urbana. Un análisis de las experiencias y los significados del espacio (Gran Buenos Aires, 2003-2010)”. En Di Virgilio, Mercedes y Perelman, Mariano (compils.). *Ciudades latinoamericanas. Desigualdad, segregación y tolerancia*. Buenos Aires: CLACSO.
- Soldano, Daniela y Vanoli, Hernán (2012). “Consumo, desigualdad y periferia”, mimeo.

Triquell, Agustina (2012). *Fotografías e historias. La construcción narrativa de la memoria y las identidades en el álbum fotográfico familiar*. Montevideo: CdF Ediciones. Disponible en <http://cdf.montevideo.gub.uy/fotografia/convocatorias/edicionescmdf/libros/investigacion-triquell.html>

Vanoli, Hernán (2011). “Notas sobre viajes y sufrimiento”, mimeo.

Sobre los autores y colaboradores

Andrés Borthagaray

Es arquitecto (UBA). Obtuvo un diploma internacional en Políticas Públicas en la *École Nationale d'Administration* de Francia. Actualmente es el director para América Latina del Instituto para la Ciudad en Movimiento. Ha sido subsecretario de Descentralización y de Transporte y Tránsito del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, director ejecutivo del Consejo de Planeamiento Estratégico y docente de la carrera de Urbanismo del Instituto del Conurbano (UNGS).

Natalia Da Representação

Es doctoranda en Ciencias Sociales (UBA) y licenciada en Sociología (UBA). Es investigadora del área de Urbanismo del Instituto del Conurbano (UNGS), unidad académica de la que fue coordinadora de formación entre 2011 y 2013. Participa de diversos programas de formación de posgrado en cuestiones metodológicas. Es autora de publicaciones en el campo de políticas urbanas, espacio público y culturas urbanas.

Mariela Lorena Miño

Es magíster en Aplicaciones Espaciales de Alerta y Respuesta Temprana a Emergencias (CONAE-UNC) y licenciada en Ecología Urbana (UNGS). Es investigadora-docente del área de Tecnologías de la Información Geográfica y Análisis Espacial del Instituto del Conurbano (UNGS). Se desempeña como asesora ambiental y se especializa en temas ambientales con el uso de herramientas de teledetección y sistemas de información geográfica.

Daniela Natale

Es maestranda en Gestión Ambiental del Desarrollo Urbano (UNMDP) y licenciada en Urbanismo (UNGS). Es investigadora-docente del área de Tecnologías de la Información Geográfica y Análisis Espacial del Instituto del Conurbano (UNGS). Es docente de grado y de posgrado en materias relacionadas con los Sistemas de Información Geográfica y con la movilidad y el transporte. Realizó trabajos de consultarías tanto en el ámbito público como el privado. Fue directora de Ordenamiento Territorial en el Municipio de General Las Heras, provincia de Buenos Aires.

Carolina Palma Arce

Es magíster en Metodologías de Investigación Social (UNIBO-UNTREF) y licenciada en Sociología (Universidad de Concepción, Chile). Es asesora metodológica independiente y ha colaborado con instituciones argentinas y chilenas en el análisis de fenómenos socioespaciales y problemas urbanos. Es autora de numerosas publicaciones y documentos de trabajo en sus temas de especialización. Actualmente, se desempeña como docente e-learning de la Universidad Alberto Hurtado, en Chile.

Gimena Perret Marino

Es doctora en Ciencias Antropológicas, orientación sociocultural (UBA), licenciada en Ciencias Antropológicas (UBA) y especialista en Antropología Política y Cultural (FLACSO). También realizó estudios de maestría en Política y Gestión de la Ciencia y la Tecnología (UBA). Fue becaria doctoral y posdoctoral del Conicet. Actualmente es docente del Ciclo Básico Común de la UBA e investigadora-docente del área de Política Social del Instituto del Conurbano (UNGS). Trabaja en temas vinculados a la relación entre migración y TIC, movilidad, usos del espacio, paisajes y modos de vida en el conurbano bonaerense.

Daniela Soldano

Es doctora en Ciencias Sociales (UBA), magíster en Política Social (FLACSO) y Licenciada en Ciencia Política (UBA). Es investigadora-docente del área de Política Social del Instituto del Conurbano (UNGS), unidad académica de la cual fue directora entre 2010 y 2014. Es autora de numerosas publicaciones y docente de grado y posgrado en programas en torno a sus temas de especialización académica y profesional: la cuestión social y cultural urbana y las políticas sociales.

Realización de mapas

Walter Leonardo Bustos

Es doctorando en Estudios Urbanos (UNGS) y licenciado en Urbanismo (UNGS). Es asesor legislativo en la Comisión de Tierras y Organización Territorial de la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires. Se desempeña como responsable de Contenidos del Programa Observatorio del Conurbano del Instituto del Conurbano (UNGS). Ha trabajado como consultor de Planificación Territorial, especialmente en el diseño y actualización de normativa urbana y producción cartográfica.

La colección **Cuestiones Metropolitanas** reúne la amplia producción académica sobre temas vinculados con los problemas de los conglomerados urbanos y, en particular, con la Región Metropolitana de Buenos Aires. La colección incluye textos que abordan las temáticas del urbanismo, la ecología, la gestión local, la sociología y la antropología aplicadas al estudio de los problemas sociales, económicos y ambientales del conurbano.

Los viajes no solamente “dicen” de los actores sociales, sus posiciones, posibilidades y aspiraciones, prestarles atención permite abordar lo urbano desde otra perspectiva. Lo urbano en el movimiento de los habitantes.

Las prácticas de movilidad cotidiana constituyen un mirador privilegiado para comprender tanto los procesos complejos de la cuestión social como las dinámicas de constitución de la ciudad: paisaje cultural, subjetividades e imaginarios, en el presente y en perspectiva histórica. En efecto, en los desplazamientos de los actores sociales, en la eventual riqueza o pobreza de sus metas, en los recursos objetivos disponibles para ello y en su calidad, adquiere forma concreta una de las aristas de la cuestión social urbana. Además, problemáticas que pueden parecer muy abstractas o teóricas, como la desigualdad y la ciudadanía, cobran cuerpo y peso. Explicar estas prácticas es reconstruir una parte importante de la vida diaria de los residentes metropolitanos, el acceso al mercado de trabajo y a los servicios sociales, y, lo que es más interesante, sus modos, las interacciones implicadas, el paisaje que construye en su despliegue.

Colección **Cuestiones Metropolitanas**

Universidad Nacional
de General Sarmiento 



Libro
Universitario
Argentino

