

Localización diferencial, modos de habitar disimiles. Analizando la segregación desde la movilidad cotidiana

Recibido: 2021-02-04

Aceptado: 2021-07-28

Cómo citar este artículo:

Brikman, D. (2021). Localización diferencial, modos de habitar disimiles. Analizando la segregación desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*, 36(102), 80-108. <https://doi.org/10.4067/S0718-83582021000200080>

Este trabajo es parte de los resultados realizados en la tesis doctoral de la autora, financiada por una beca otorgada por el CONICET. La misma tuvo sede en el Instituto de Investigación Gino Germani-Facultad de Ciencias Sociales (UBA).

Denise Brikman

Universidad de Buenos Aires, Instituto de Investigación Gino Germani-CONICET, Buenos Aires, Argentina,
denisebrikman@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0001-5420-7670>



Localización diferencial, modos de habitar disimiles. Analizando la segregación desde la movilidad cotidiana

Resumen

El objetivo de este artículo es identificar y conceptualizar dinámicas de segregación urbana diferenciales en asentamientos informales con distintas localizaciones a partir de la identificación de los modos de habitar de sus residentes desde un análisis de las prácticas de movilidad cotidiana. Concretamente se focaliza en dos villas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina) que poseen una distinta inserción en la estructura urbana: Villa 15 y Rodrigo Bueno. En esta clave, analizamos las prácticas de movilidad cotidiana en diálogo con la estructura de servicios, equipamientos y transporte disponible. Como fruto de este análisis, evidenciamos que la localización de los asentamientos informales y el equipamiento disponible, habilita modos distintos de recorrer y practicar la ciudad, generando efectos diferenciales en la segregación. En esta ciudad, que presenta una estructura centripeta de sus beneficios, residir en barrios informales ubicados en los alrededores del centro permite un mayor acceso a un conjunto de oportunidades urbanas.

Palabras clave: segregación, prácticas de movilidad cotidiana, estructura urbana, asentamientos informales, Buenos Aires (Argentina).



Abstract

The objective of this article is to identify and conceptualize differential urban segregation dynamics in informal settlements with different locations based on an analysis of the daily mobility practices and ways of living of their residents. Specifically, it focuses on two towns in the Autonomous City of Buenos Aires (Argentina) that have a different insertion in the urban structure: Villa 15 and Rodrigo Bueno. In this key, we analyze daily mobility practices in dialogue with the structure of services, equipment, and available transport. As a result of this analysis, we show that the location of the informal settlements and the available equipment enable different ways of traveling and practicing the city, generating differential effects on segregation. In this city, which presents a centripetal structure of its benefits, residing in informal neighborhoods located around the center allows greater access to a set of urban opportunities.

Differential location, dissimilar ways of living. Analyzing segregation in everyday mobility

Keywords: Segregation, daily mobility, urban structure, informal settlements, Buenos Aires (Argentina).

Introducción

A grandes rasgos, este artículo se inscribe en una serie de investigaciones cuyo objetivo es identificar y conceptualizar dinámicas de segregación urbana diferenciales, a partir de abordar los modos de habitar de la población. Entendemos por modos de habitar, las formas en que los/as personas producen sus vidas, lo cual implica, movimientos en el espacio y tiempo (Segura y Chaves, 2019). En ese marco general, en este artículo analizamos los modos de habitar el espacio urbano desde las prácticas de movilidad cotidiana de los/as habitantes de dos asentamientos informales con distinta localización en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), a fin de identificar accesos diferenciales a las externalidades positivas de la ciudad.

Por un lado, existen múltiples estudios (Fachelli *et al.*, 2015; Prévôt Schapira, 2001) que plantean que la CABA, al igual que otras ciudades, se configura de manera segregada, lo cual se complementa con una distribución desigual de los equipamientos e infraestructuras. Ello produce zonas mejor equipadas, donde residen las poblaciones de mayores recursos, frente a zonas peores dotadas -habitadas por los sectores populares (Arriagada Luco y Rodríguez Vignoli, 2003). Es así como la localización se vuelve un factor influyente en las desigualdades urbanas y en el acceso a las externalidades positivas de la ciudad (Abramo, 2003; Bourdieu, 1999; Di Virgilio, 2007; Segura, 2013).

Por otro lado, en las ciudades latinoamericanas la segregación se combina con condiciones de informalidad, es decir, producción de territorios que se dan al margen de las reglas de acceso y ocupación del suelo (Abramo, 2012). A partir de ello, surge una multiplicidad de estudios que analizan las dinámicas de segregación dentro de los asentamientos informales (Carman *et al.*, 2013; Cravino *et al.*, 2002; Merklen, 2005; Segura, 2012; Soldano, 2013).

En esta investigación proponemos combinar ambos enfoques a fin de complejizar la mirada sobre la segregación, introduciendo la dimensión de la localización como elemento que genera diferencias en los modos en que la misma se expresa. Además, nos preguntamos si es posible hablar de dinámicas de segregación diferencial a partir del análisis de dos asentamientos informales que se insertan de modo desigual en la estructura urbana.

Para ello seleccionamos dos asentamientos informales que se localizan de modo diferente en la CABA. Villa 15, localizada en el extremo opuesto a los barrios que componen el centro porteño, en una zona (Villa Lugano-Comuna 8) asociada a la residencia de los sectores populares. En cambio, Rodrigo Bueno, se localiza en uno de los barrios más caro de la ciudad (Puerto Madero-Comuna 1), espacio de residencia de los sectores de mayor poder adquisitivo y aproximadamente a 20 cuadras del centro neurálgico. ¿Qué sucede cuando un barrio informal y segregado se ubica en una de las zonas más caras de la ciudad y a metros del centro administrativo? ¿las distintas localizaciones de estos barrios informales habilitan prácticas cotidianas con características distintas que permitan reducir (o aumentar) los efectos de la segregación a partir del acceso diferencial a las externalidades positivas de la ciudad?

Para dar respuesta a estas preguntas abordamos las prácticas de movilidad cotidiana de las poblaciones de cada uno de estos barrios, entendidas como estrategias implementadas por las personas en función de satisfacer sus necesidades, en diálogo con un abanico de opciones disponibles que el entorno propone (Di Virgilio, 2007). Existe una relación de mutua incidencia entre la configuración social y espacial y las prácticas de movilidad cotidiana, donde ambas son producto y productoras de la otra (Cosacov, 2014; Segura, 2010). Teniendo en cuenta esta perspectiva, suponemos que pueden existir experiencias de movilidad diferenciales entre quienes residen en cada uno de los barrios de estudio, debido a las distintas características de los contextos urbanos en donde se emplazan que, a su vez, dialogan con dimensiones asociadas a las personas y sus hogares -nivel de ingreso, género, edad, etc.- (Di Virgilio y Perelman, 2014; Dureau *et al.*, 2015; Jirón y Zunino Singh, 2017; Rodríguez Vignoli, 2008; Soldano, 2013).

Puntualmente, desarrollamos una estrategia metodológica cuantitativa, comparativa y multiescalar, a partir de la articulación de distintos niveles de análisis. Por un lado, analizamos las posibilidades que habilitan los territorios a partir de abordar la disponibilidad de servicios y equipamientos. Por otro, estudiamos las prácticas de movilidad cotidiana a partir de datos obtenidos en encuestas de vía pública realizadas a habitantes de los barrios.

Una mirada dinámica de la segregación desde las prácticas de movilidad cotidiana

Este trabajo se propone dialogar con los estudios que abordan la segregación urbana mediante el análisis de las prácticas de movilidad cotidiana, que buscan superar las miradas focalizadas en la segregación residencial y el lugar fijo que ocupan las poblaciones en el territorio (Cosacov, 2014; Di Virgilio y Perelman, 2014; Duhau y Giglia, 2008; Segura, 2010).

Entendemos por segregación a la localización diferencial de las poblaciones en el territorio según grupos sociales, con cierto grado de homogeneidad interna y diferenciación con otros grupos, que se acompaña con evaluaciones subjetivas en relación al prestigio social de las zonas y sus habitantes (Duhau, 2013; Katzman, 2001; Sabatini, 2006). Sin embargo, si bien la localización de la vivienda es el eje que estructura la segregación, es necesario, tal como lo hacen diversos/as autores/as (Apaolaza *et al.*, 2016; Cosacov, 2014; Di Virgilio y Perelman, 2014; Duhau y Giglia, 2008; Segura, 2010) superar esa foto y comprender que las posibilidades de acceso a los beneficios de la ciudad están condicionadas por la capacidad de movilidad y los distintos espacios de intercambio e interacción. En este sentido, Di Virgilio (2007) y Duhau y Giglia (2008) introducen el concepto de habitar para hacer referencia al centro desde el cual se realizan el conjunto de prácticas espaciales de apropiación y uso del espacio urbano. En esta clave, Segura y Chaves (2019) sostienen que analizar los modos de habitar implica un acercamiento a la ubicación de la vivienda en la ciudad, una descripción de las movildades y circuitos cotidianos y la identificación de las desigualdades en el acceso urbano. Si bien en este artículo nos concentramos en los últimos dos elementos, se dialoga constantemente con la localización de las viviendas en la ciudad.

Asimismo, Courgeau (1980) propone la idea de espacio de vida el cual contiene tanto a la localización residencial como otros puntos de apoyo de las principales actividades cotidianas (lugar de trabajo, viviendas de familiares, espacios de tránsito recurrentes, etc.). El territorio donde se desarrolla la vida cotidiana se vuelve un elemento central de la movilidad en tanto las percepciones y representaciones sociales, los vínculos construidos y los aspectos morfológicos promovidos por este espacio, influyen en las prácticas de movilidad cotidiana de sus habitantes (Duhau y Giglia, 2008; Lazo, 2012).

Como hemos mencionado, la distribución de las poblaciones en el territorio en función de su estrato social se combina con una distribución desigual de los bienes y servicios. Por lo tanto, ciertos espacios físicos habilitan mejores oportunidades de apropiación de bienes y servicios que otras. Para dar cuenta de este fenómeno Bourdieu (1999) introduce el concepto de ganancias de localización. En una sintonía similar, Abramo (2003) utiliza la noción de capital locacional y evidencia, para el caso de Brasil, que cuando los sectores populares residen en zonas de clase alta, donde se concentran bienes y servicios, tienen mayores posibilidades de absorber las externalidades positivas. Por último, Di Virgilio (2007) habla de efectos de localización, para hacer referencia a el vínculo entre los/as habitantes con determinada localización y el acceso al mercado de trabajo o el consumo de bienes y servicios, entre otros. Estas reflexiones, nos llevan a pensar en que la localización diferencial de los casos seleccionados puede incidir en los efectos de la segregación. Es decir, la localización de Rodrigo Bueno en la zona central y ubicada en uno de los espacios más codiciados de la urbe porteña podría habilitar un mayor acceso a los beneficios de la ciudad, distribuidos desigualmente, en relación a los/as residentes de Ciudad Oculta, ubicada en el límite del Conurbano bonaerense.

En este trabajo intentamos hacer dialogar la noción de segregación y la distribución de equipamientos e infraestructura con las prácticas de movilidad. Partimos de entender que la localización en la estructura urbana, que presenta elementos de segregación, moldea las prácticas de movilidad cotidiana a partir de habilitar o restringir determinado uso de la ciudad y sus beneficios (Apaolaza y Blanco, 2015; Brikman, 2019; Cosacov, 2015; Hernández, 2012; Katzman, 1999). Nos concentramos específicamente en las prácticas de movilidad cotidiana entendidas tanto como prácticas sociales -estrategias implementadas por los/as sujetos/as, guiados/as por ciertos intereses, que dialogan con capitales disponibles- así como prácticas espaciales, que no pueden ser pensadas por fuera del espacio (Di Virgilio, 2007; Jirón y Zunino Singh, 2017; Landon, 2013; Segura, 2010). Concretamente definimos a las prácticas de movilidad cotidiana como aquellos desplazamientos diarios que realizan las personas, motivadas por distintas necesidades, que permiten el acceso a actividades, bienes y servicios fundamentales para la producción y reproducción de la vida (Apaolaza *et al.*, 2016; Jirón *et al.*, 2010; Mera, 2014).

Por último, proponemos concebir la movilidad cotidiana tanto desde la perspectiva de objeto como de enfoque. Como objeto, la atención está puesta en las características de estos movimientos, el transporte, los equipamientos y la experiencia de viaje. En cambio, la movilidad como enfoque propone pensar otras problemáticas urbanas desde el análisis de la movilidad, en este caso la segregación y desigualdad urbana. En este sentido, consideramos que el análisis de las prácticas de movilidad cotidiana nos permitirá evidenciar las desigualdades de vivir en la ciudad, a la vez que iluminar características propias de la estructura urbana de la CABA.

Aspectos metodológicos

Realizamos un estudio cuantitativo y comparativo, que busca abordar los modos de habitar en un sentido amplio, a partir de analizar las prácticas de movilidad cotidiana de los/las habitantes de dos asentamientos informales con distinta localización en la ciudad. Nos interesa dar cuenta de los elementos comunes y diferentes que pueden existir en el acceso a las externalidades positivas de la urbe que habilitan estos dos asentamientos informales en función de los modos en que se insertan en la estructura urbana. Aplicamos un análisis multiescalar (Rodríguez y Di Virgilio, 2011) de la segregación, considerando distintos niveles (micro y macro) y escalas (barrial, comuna, ciudad) de análisis. En un sentido macro, describimos el capital físico disponible soporte de las actividades y desplazamientos y el lugar que ocupan los casos de estudio en relación a la estructura de la ciudad. Lo hacemos a partir de mapas, confeccionados con datos brindados por el Gobierno de la Ciudad (“Buenos Aires Data”, s. f.) que muestran la distribución de instituciones educativas, de salud, espacios de esparcimiento -espacios culturales, gastronómicos, shoppings, etc.- y deporte y la red de transporte, así como las posiciones que ocupan los dos casos de estudio en dicha estructura urbana. Por otro, en un nivel micro, analizamos las prácticas de movilidad cotidiana (actividades y desplazamientos) de quienes habitan ambos barrios a partir de datos obtenidos en encuestas de vía pública realizadas en las entradas y zonas de fuerte circulación de los dos casos de estudio. Si bien el instrumento capta a los transeúntes en un sentido amplio, en este caso trabajamos únicamente con los/las residentes, bajo el propósito de analizar sus desplazamientos y prácticas cotidianas desarrolladas en el último mes. Los datos de las encuestas permiten cuantificar dichos movimientos e identificar los motivos de desplazamiento (laborales, educativas, salud, recreación, deportes visita a amigos/familiares, compras, actividades comunitarias, religiosas), las frecuencias, los modos de viaje y los puntos de destino.

Los casos de estudio fueron seleccionados por ser asentamientos informales, es decir, territorios construidos por los/as propios/as habitantes fuera de las reglas urbanísticas. Ello los lleva a poseer fuertes diferencias urbanas y sociales con el entorno, generando ciertas condiciones de segregación a nivel micro. A modo de ejemplo, mientras que la Comuna 8 posee un 7% de hacinamiento crítico y una tasa de empleo del 93%, Villa 15 posee un 15% de hacinamiento y 68% de empleo. Por su parte, la Comuna 1 presenta un 4,3% de hacinamiento y un 95% de tasa de empleo y Rodrigo Bueno un 24% de hacinamiento y un 71% de empleo (Censo, 2010; Encuesta Anual de Hogares, 2018; Salvia y Bonfiglio, 2019; Secretaría de Hábitat e Inclusión, 2014).

Sin embargo, pese a este elemento común, al ampliar la mirada, los casos de estudio se insertan de manera desigual en la estructura urbana. Villa 15 se localiza en la Comuna 8, zona de residencia de los sectores medios-bajo y bajo, con indicadores deficitarios en relación al resto de la ciudad (19% de viviendas irregulares -12% es el promedio de CABA- y 11% de hogares con NBI) (Rodríguez, 2013). En cambio, la Comuna 1, donde se localiza Rodrigo Bueno, es un territorio con importantes desigualdades. Concentra en su interior una cantidad significativa de residentes/as de villas y hoteles e inquilinatos- que conviven con zonas como

Puerto Madero, espacio de residencia de los sectores altos y con un precio del suelo de los más elevados de la ciudad. Asimismo, en esta Comuna se ubica el centro porteño, espacio privilegiado de la actividad económica y empresarial y zona de concentración de servicios y equipamientos (Rodríguez, 2013).

Modos de habitar disímiles, efectos de segregación diferenciales

A continuación, analizamos las prácticas de movilidad cotidiana, en diálogo con las estructuras físicas y urbanas disponibles. En primer lugar, focalizamos en las movilidades pendulares -trabajo y educación-, para luego abordar un conjunto de movilidades motivadas por necesidades y actividades más diversas. Las primeras se asocian con actividades productivas, en oposición a las actividades reproductivas (o de cuidado) -contenidas en las segundas- las cuales aglutinan distintas acciones realizadas para satisfacer las necesidades básicas y la reproducción de las personas. Históricamente, en el análisis de la movilidad cotidiana predominaban los estudios pendulares, sin embargo, para conocer efectivamente los modos de habitar el espacio urbano es necesario una mirada que integre el conjunto de los movimientos diarios que tienden a ser más complejos que ir y volver del trabajo. En ese sentido, existe una complementariedad e interdependencia entre ambos tipos de movimientos, que conviven dentro del núcleo familiar, posibilitando la reproducción de la vida (Rodríguez Enríquez y Pautassi, 2014).

UNA MIRADA DESDE LAS MOVILIDADES PENDULARES Y ACTIVIDADES PRODUCTIVAS

Consideramos fundamental pensar el espacio de vida y los modos de habitar en relación con otros lugares donde las personas pasan gran tiempo (Ares, 2010). Nos concentramos en las movilidades laborales y educativas, que por su regularidad estructuran la vida cotidiana. Estos desplazamientos, denominados *pendulares* (Dureau *et al.*, 2015) organizan los horarios y dinámicas de movimiento, marcando el ritmo de lo cotidiano.

Movilidades laborales

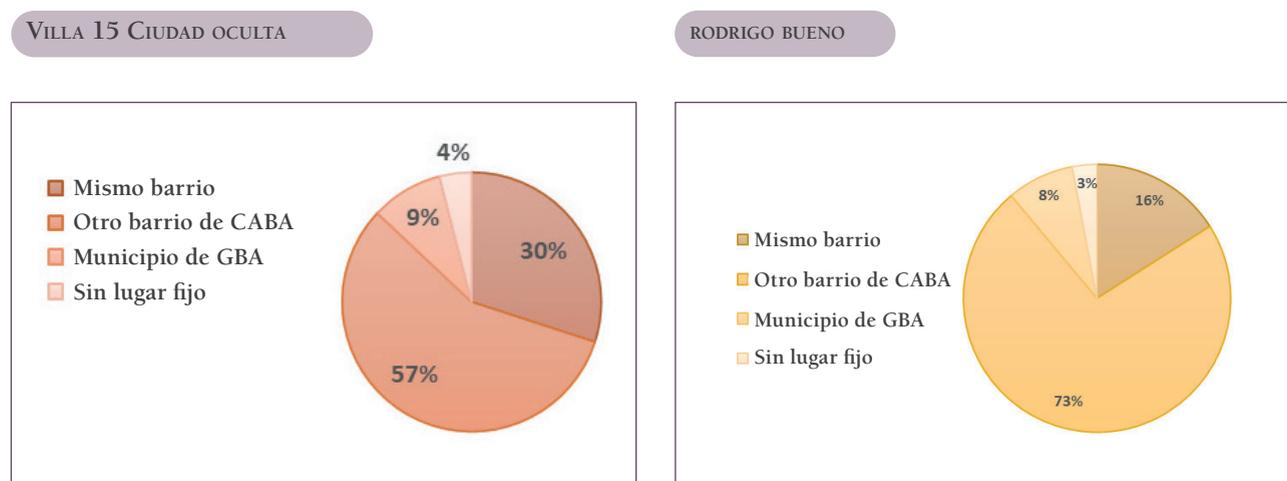
El trabajo, al igual que la residencia, opera como un fuerte punto de anclaje en la organización del espacio de vida y, por lo tanto, las movilidades laborales un rol central en la vida cotidiana (Cosacov, 2014; Di Virgilio *et al.*, 2018; Rodríguez Vignoli, 2008). A continuación, intentamos develar cómo influye la estructura laboral en las prácticas de movilidad cotidiana y si la localización diferencial habilita un acceso distinto al recurso laboral.

La CABA se constituye como un espacio de concentración y centralidad de las actividades económicas y productivas del área metropolitana. Residir en la ciudad debe considerarse un recurso en sí mismo, un capital locacional (Abramo, 2003; Cosacov, 2014). A la vez, las opciones de empleo no se distribuyen de modo equitativo dentro de la urbe, existe una clara concentración de estas actividades en la zona centro y centro-norte, que se combina con niveles salariales más elevados (Alves *et al.*, 2018; Cosacov, 2015).

Al analizar la localización de los desplazamientos laborales (Figura 2 y 3), en los dos casos, la mayoría de los/as residentes/as se desplazan hacia otro barrio de la ciudad para trabajar (57% para Villa 15 y 73% para Rodrigo Bueno), al igual que lo que sucede con el promedio de la ciudad (60%). Las últimas décadas produjeron un desajuste entre el lugar de trabajo y el lugar de residencia, que afectó de modo diferencial a las distintas clases sociales (Rodríguez Vignoli, 2008). Mientras los sectores sociales más altos tienen mayores posibilidades de elegir la localización residencial en función de la laboral, la clase trabajadora aumentó los flujos desde el territorio de residencia hacia el centro de la ciudad o barrios de la élite. A la vez, los/as habitantes/as de los asentamientos populares que trabajan donde residen, construyen su trabajo donde viven y no eligen su residencia en función del lugar laboral.

Figura 1.

Gráfico lugar de los desplazamientos laborales (agrupados).



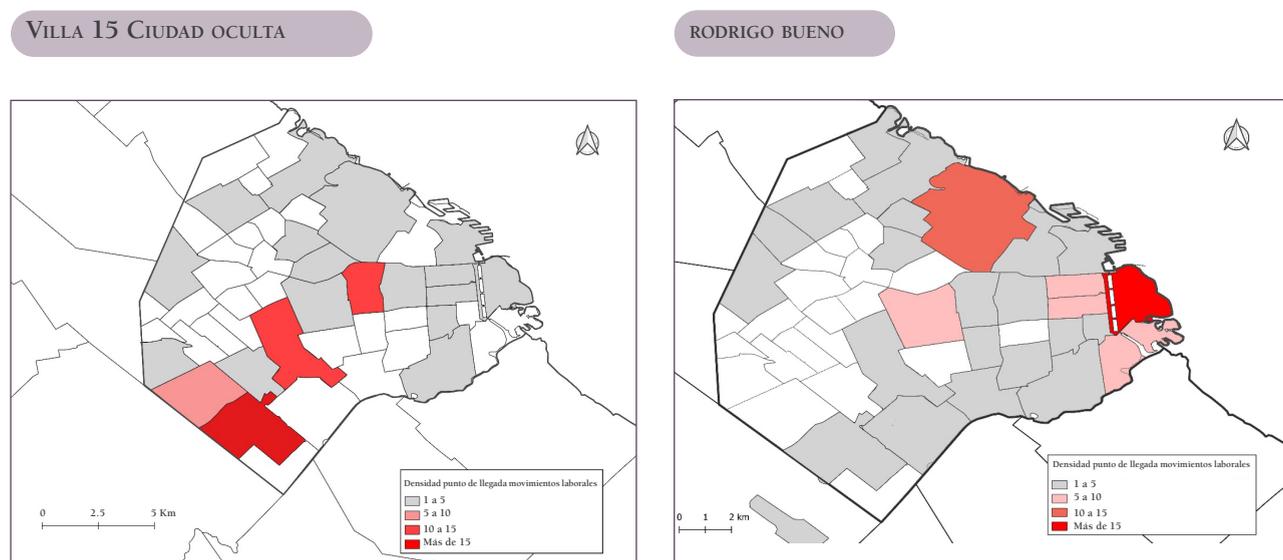
Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de Movilidad Cotidiana.

Al profundizar en quienes no se desplazan hacia otros barrios, se observa una clara diferencia entre los casos de estudio. Un porcentaje elevado de personas que trabajan en el mismo barrio en el caso de Villa 15 (30%), que disminuye significativamente para Rodrigo Bueno (16%). Al focalizar únicamente en la realización de las actividades laborales en la propia villa, en el caso de Rodrigo Bueno la mitad de los que trabajan en Puerto Madero lo hacen en el propio barrio y la otra mitad se divide de forma pareja entre Costanera Sur y otras zonas de Puerto Madero. En el caso de los/las habitantes de Ciudad Oculta, el 73% del total de los que declaran realizar esta actividad en V. Lugano lo hace en la propia villa. Esta relación de proximidad entre la vivienda y el sitio de trabajo puede explicarse por la generación de actividades comerciales y laborales (informales), que constituyen un circuito económico intra-barrial, una economía autárquica, que genera un proto-mercado de trabajo y un circuito económico interno (Abramo, 2003). En ambos barrios existen dentro de la villa o en los márgenes comercios y actividades informales motivadas por la ausencia del mercado comercial formal y la necesidad de consumo de determinados servicios, así como la búsqueda de fuentes de ingreso alternativas para estas poblaciones excluidas del mercado formal de trabajo.

Al profundizar en la localización de estos desplazamientos (Figura 2), se observa que el barrio de residencia concentra la mayor cantidad de movimientos en comparación a los otros barrios de la ciudad. Es decir, el barrio destino por motivos laborales con mayores desplazamientos es en el caso de Villa 15 Villa Lugano, y en el caso de Rodrigo Bueno Puerto Madero.

Figura 2.

Mapa localización del lugar de trabajo.



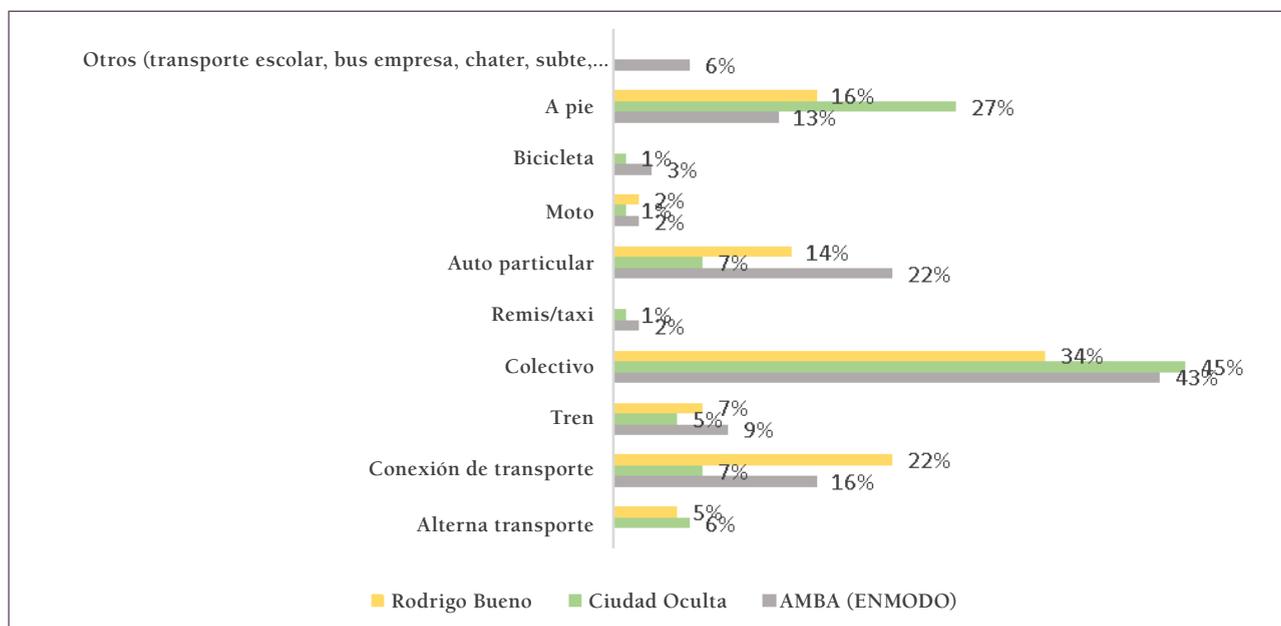
Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de Movilidad Cotidiana.

Si observamos los destinos por fuera del propio barrio, existe cierta tendencia a desplazarse hacia barrios cercanos. En el caso de Rodrigo Bueno ello implica que los recorridos sean hacia barrios sumamente centrales, donde se concentran una gran parte de las fuentes de trabajo debido a la tendencia centrípeta de la ciudad (Cosacov, 2015).

Al preguntarnos por el modo de transporte que utilizan las poblaciones para llegar a estos lugares (ver Figura 3), comparamos los datos de los barrios analizados con la Encuesta de Movilidad Domiciliaria (ENMODO) que recolecta información sobre los traslados en el Área Metropolitana de Bs.As.

Figura 3.

Gráfico transporte - desplazamientos laborales.



Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de Movilidad Cotidiana realizada y la Encuesta de Movilidad Domiciliaria (ENMODO) 2009-2010

*El dato de conexión de transporte para los casos del AMBA no es excluyente de las otras categorías por el modo en que se recolecta la información.

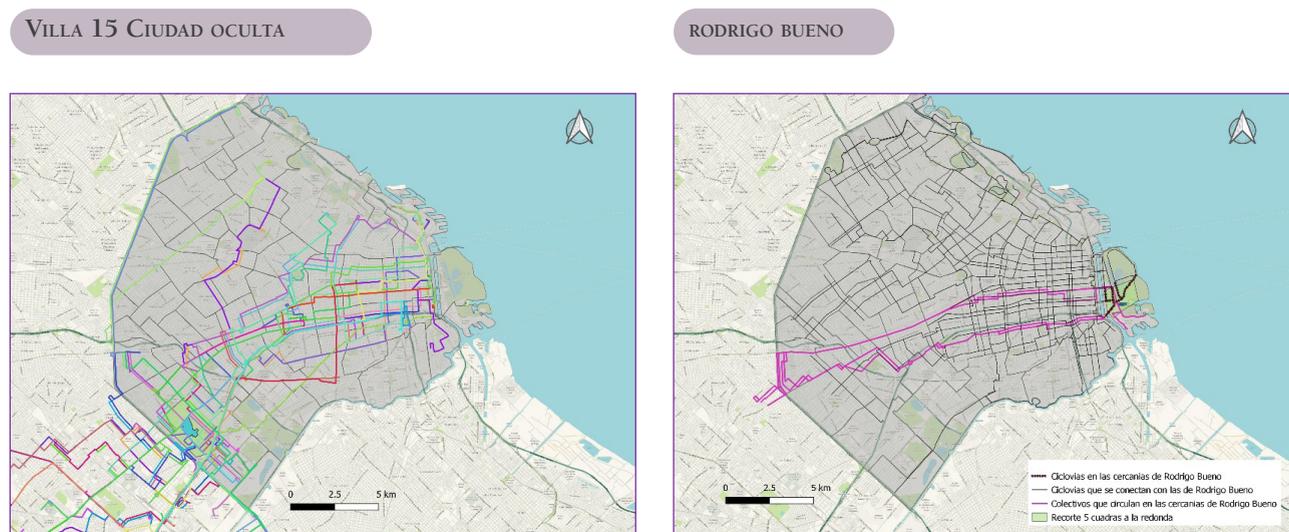
En función de estos datos resaltan tres elementos. En primer lugar, el transporte predominante en ambos casos para trasladarse al trabajo, al igual que para el caso del AMBA en general, es el colectivo, lo cual demuestra cierta cantidad mínima de distancias recorridas. En segundo lugar, si bien el porcentaje de personas que se trasladan a pie es considerable en los tres casos, en Ciudad Oculta este tipo de traslados es significativamente más elevado (27% por sobre 16% en Rodrigo Bueno y 13% para las movilidades laborales del AMBA).

Estos datos presentan bastante coincidencia con los porcentajes de personas que trabajan en el propio barrio, lo cual lleva a pensar que quienes trabajan en este territorio lo hacen principalmente en espacios de suma proximidad, incluso dentro de la propia villa.

Por último, se expresa una clara diferencia en el porcentaje de personas que combinan distintos transportes (Rodrigo Bueno 21% y Villa 15 7%). A su vez, en el caso de Rodrigo Bueno se visualizan mayores porcentajes de uso de transportes privados particulares (auto y moto). Estas diferencias pueden explicarse si observamos la estructura de transporte público disponible en ambos barrios (Figura 4).

Figura 4.

Mapa transportes que circulan por la zona de proximidad de los casos de estudio.



Fuente: Elaboración propia en base a datos publicados por el Ministerio de Modernización, Innovación y Tecnología-SS de Ciudad Inteligente-DG de Gestión Digital, obtenidos en <https://data.buenosaires.gob.ar/dataset>

Teniendo en cuenta que la movilidad en colectivo es predominante en ambos casos, se observa una clara relación entre el capital físico disponible y los mapas dibujados por las movilidades laborales. En el caso de Ciudad Oculta existe cierta correspondencia entre los barrios más recorridos localizados en un corredor centro y los circuitos predominantes del transporte público. Para el caso de Rodrigo Bueno se observa cómo la falencia de transporte público habilita con mayor fuerza otras estrategias (a pie, medios privados propios) y/o la combinación de distintos medios de transporte.

En síntesis: tanto la oferta de transporte como la estructura del mercado laboral moldean los movimientos hacia el lugar de trabajo. La localización diferencial de nuestros casos, sumados a la desigual oferta de transporte de la zona habilita movimientos y circuitos con destinos laborales diferentes. Si bien en ambos casos, se observan porcentajes elevados de personas que realizan sus actividades laborales en el barrio (Villa Lugano y Puerto Madero) y cierta tendencia centripeta, los barrios más visitados no son los mismos.

Movilidades educativas

El otro tipo de movilidad pendular es la educativa. De este tipo abordamos dos situaciones: los traslados realizados por las personas -mayores de 14 años- que asisten a los establecimientos educativos y los desplazamientos correspondientes a acompañar, llevar o traer a algún niño/a a alguna institución escolar.

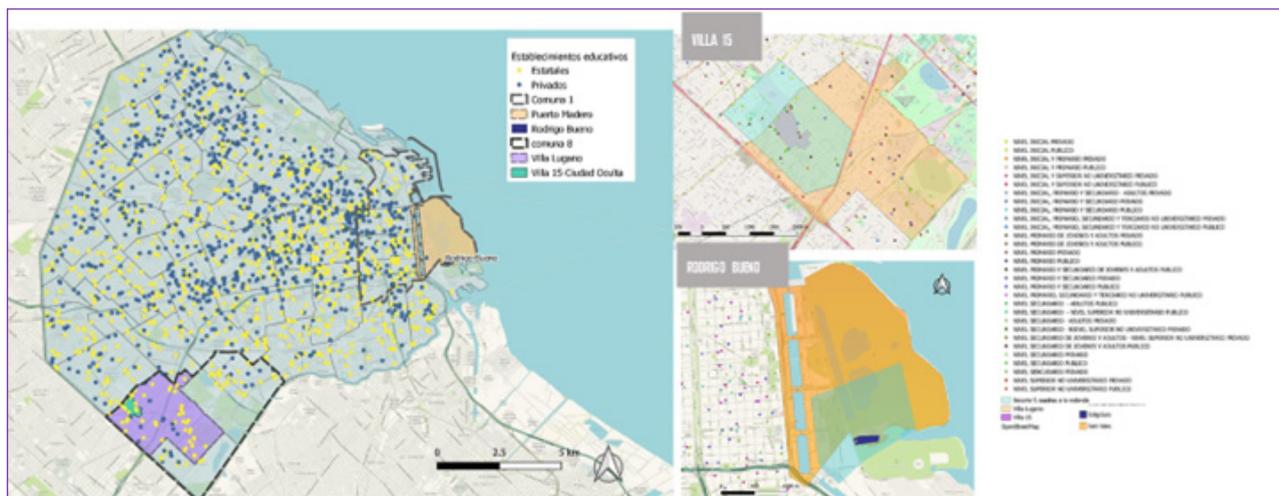
En nuestro país, la calidad y las posibilidades de acceso a este servicio están segmentadas según el lugar de residencia (Dubet y Pons, 2015). Por lo tanto, las desigualdades propias de la estructura urbana se refuerzan (mutuamente) con la desigual distribución de los equipamientos educativos en la ciudad (Di Virgilio y Serrati, 2019).

En la CABA el equipamiento educativo se concentra en la zona central con una clara dispersión hacia los barrios de los márgenes, que empeora en la zona sur. Por lo tanto, por un lado, la distribución espacial de la oferta educativa es desigual, reproduciendo las desigualdades de la estructura socio-urbana (Figura 5). Por otro, en las prácticas concretas para acceder a este servicio se producen circuitos diferenciados que tienden a reproducir esas desigualdades de origen.

Puntualmente en nuestros casos de estudio, parecería haber cierta relación entre la oferta educativa disponible, las condiciones de vulnerabilidad del territorio y los desplazamientos realizados.

Figura 5.

Mapa equipamiento educativo en CABA y zonas de estudio.

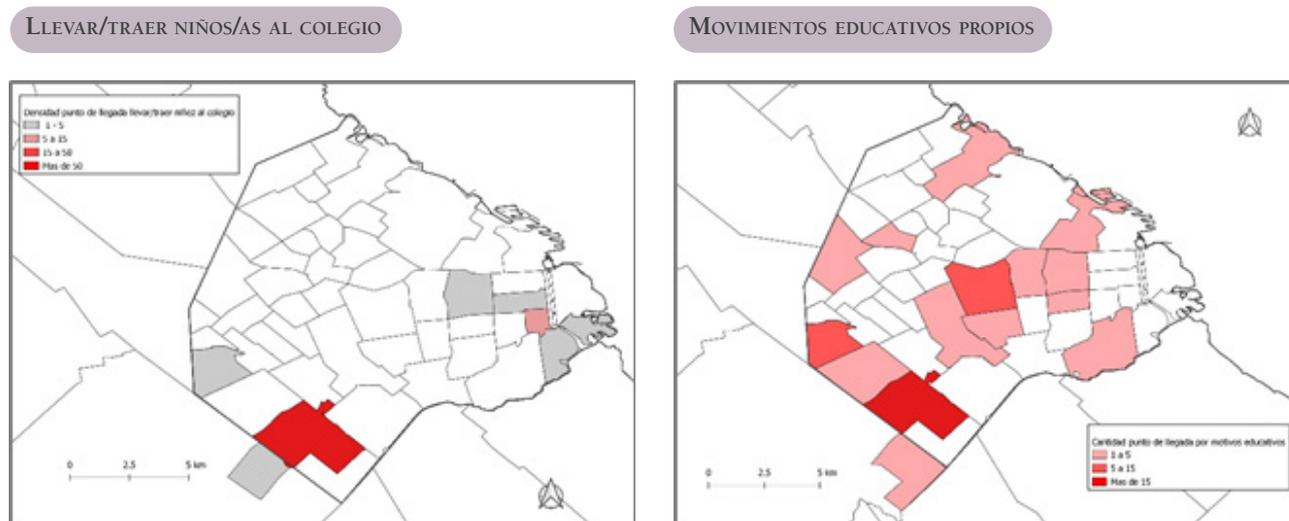


Fuente: Elaboración propia en base a datos publicados por el Ministerio de Modernización, Innovación y Tecnología-SS de Ciudad Inteligente-DG de Gestión Digital, obtenidos en <https://data.buenosaires.gob.ar/dataset>.

En el caso de Villa 15, la mayor cantidad de desplazamientos se realizan, nuevamente, en el propio barrio (Figura 6). Este último posee una oferta educativa que desciende a medida que se avanza de nivel, con una gran oferta de establecimientos de nivel inicial, cantidades aceptables en el nivel primario e insuficiente en los niveles subsiguientes (secundario, terciario y universitario) (Figura 5). En este sentido, los mapas que están a continuación (Figura 6) reflejan estas diferencias en la estructura educativa, mostrando mayor movilidad y extensión entre quienes acceden a los niveles superiores y una clara concentración en el propio barrio en quienes llevan y traen niños/as al colegio (inicial y primario). Asimismo, los otros barrios aledaños evidencian falencias similares a las de V. Lugano, sobre todo en el nivel medio y superior. Por lo tanto, los/as habitantes/as de Villa 15 que requieran acceder a este nivel, deben desplazarse hacia otras zonas de la ciudad, con una clara tendencia a respetar los recorridos del transporte y a dirigirse hacia la zona centro donde se concentra la oferta educativa.

Figura 6.

Mapa localización de los desplazamientos educativos-Villa 15.

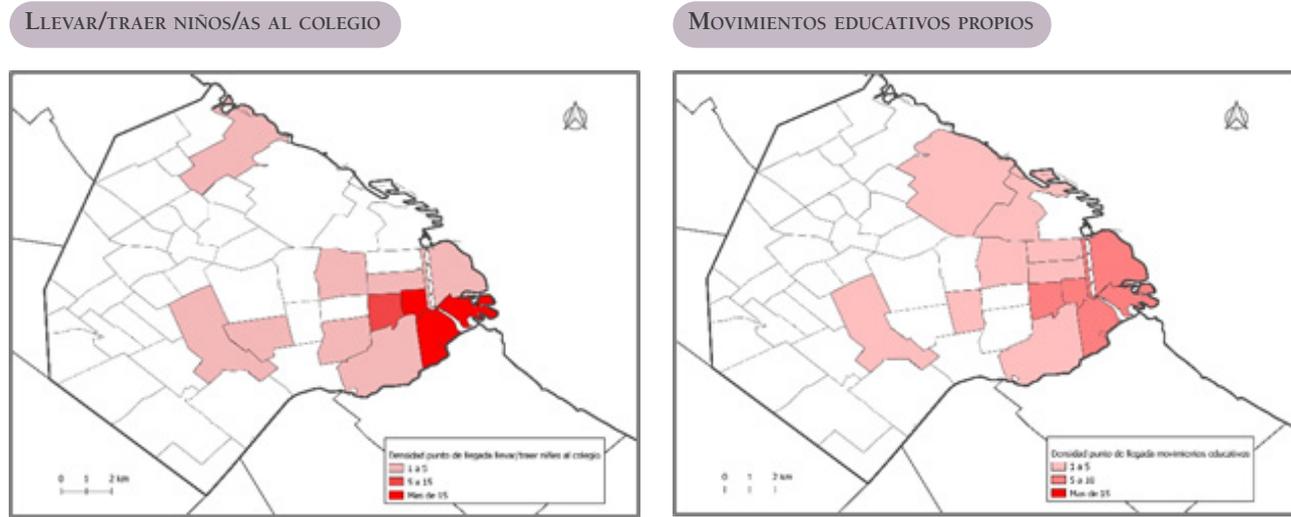


Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de Movilidad Cotidiana.

En el caso de Rodrigo Bueno, el mapa (Figura 7) se configura de una manera diferente. Por un lado, se observa un uso similar de la ciudad en los dos tipos de movimientos. Por otro, el principal barrio destino de estos desplazamientos no es el propio barrio, debido a la inexistente oferta educativa de Puerto Madero. En consecuencia, una parte significativa de la población se desplaza fuera del barrio, principalmente barrios centrales lindantes ubicados en el sur, para acceder a este servicio. Se configura cierto mapa que permite afirmar que, al igual que en los movimientos laborales, prima el uso de la zona central. A la vez, el mayor uso de la zona sur puede explicarse por el predominio de establecimientos estatales por sobre la zona norte donde se observan más instituciones privadas (Figura 5). En este sentido, la cercanía a estos barrios y su acceso opera como un capital locacional que habilita una oferta educativa más amplia.

Figura 7.

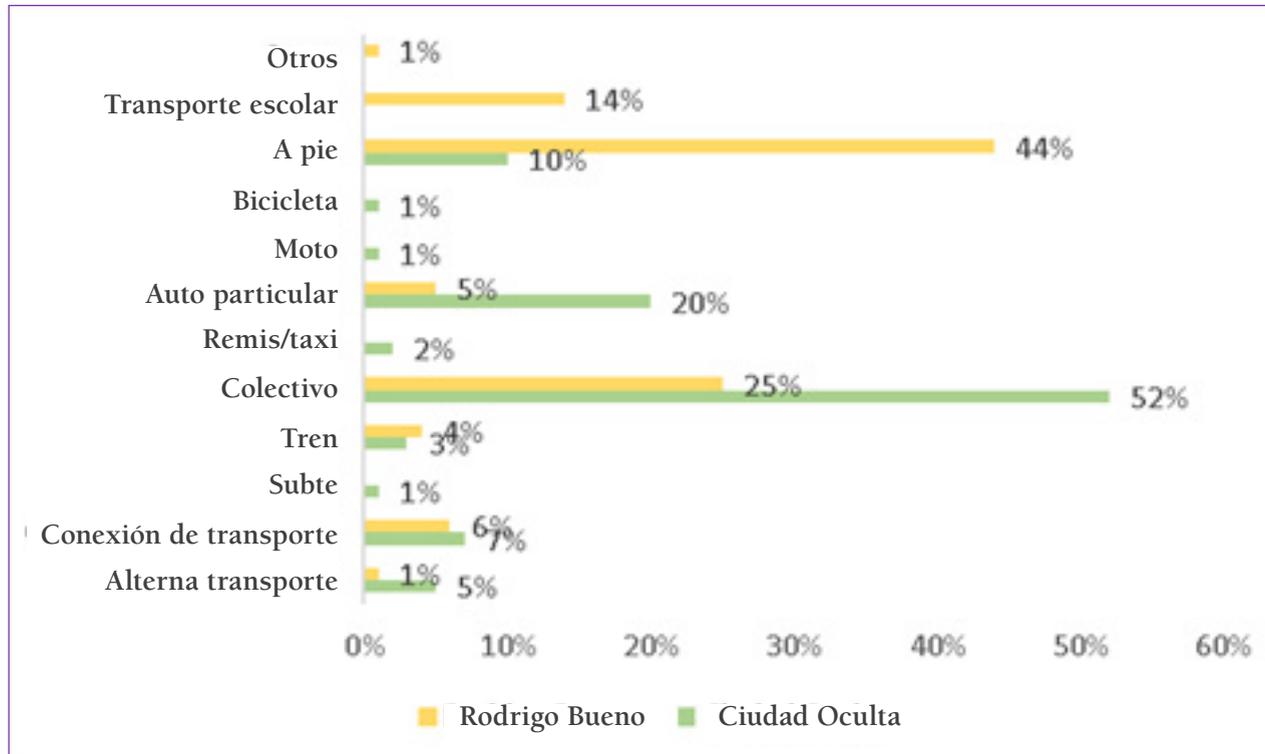
Mapa localización de los desplazamientos educativos- Rodrigo Bueno.



Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de Movilidad Cotidiana.

Por último, al analizar el transporte elegido para concurrir a los establecimientos escolares (Figura 8) se observa una alta prevalencia del colectivo (51%) para el caso de Villa 15-Ciudad Oculta y de a pie (44%) para Rodrigo Bueno. Este dato refuerza que una gran parte de los/as residentes/as de Villa 15 recorre distancias más largas para acceder al servicio educativo, mientras que quienes viven en Rodrigo Bueno se movilizan dentro de un radio más próximo, de acceso a pie, pese a la nula oferta del propio barrio. En este caso, la localización de preferencia de Rodrigo Bueno en una zona céntrica de la ciudad habilita el acceso a la educación en una zona de mayor proximidad, que produce ciertos beneficios en relación con costos y tiempo de viaje, que pueden ser pensadas en tanto ganancias temporales de localización (Bourdieu, 1999).

Figura 8.
Gráfico Transporte – desplazamientos educativos.



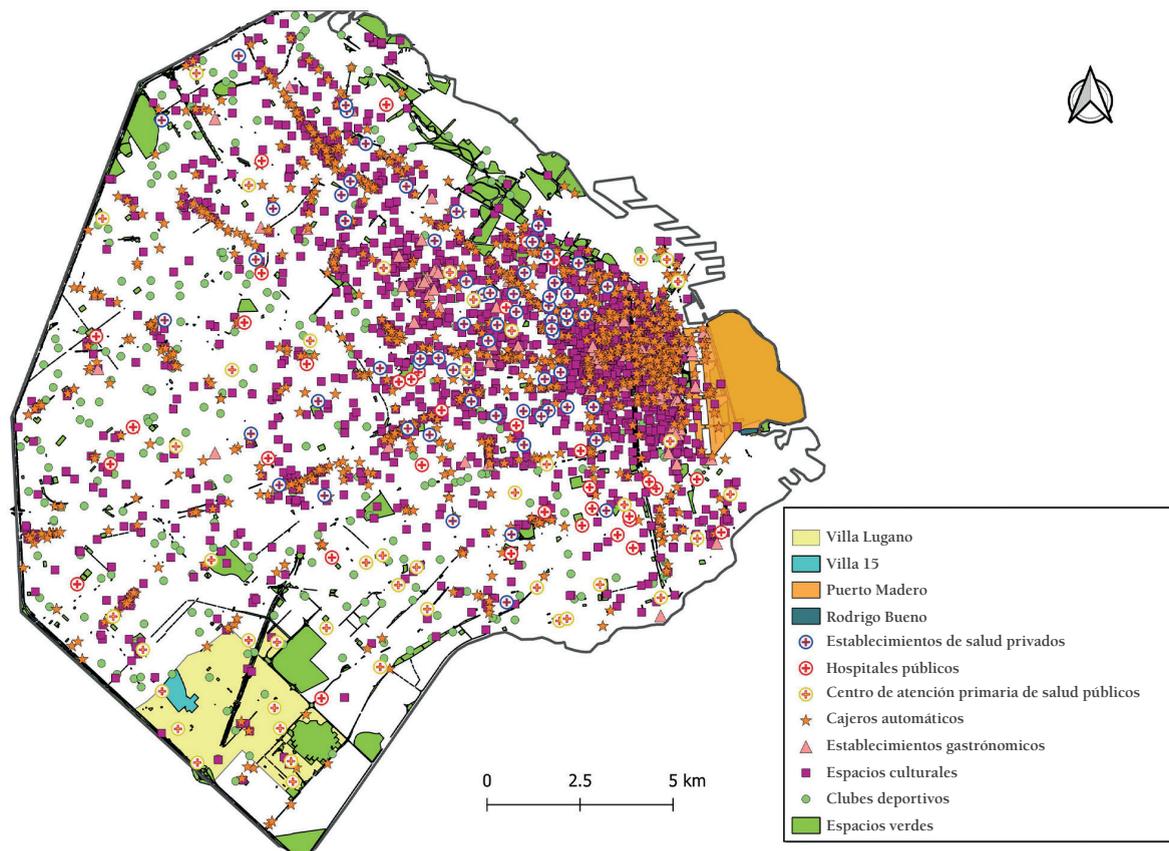
Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de Movilidad Cotidiana.

Por lo tanto, debido a la tendencia centrípeta que posee la estructura urbana de la ciudad, vivir en los alrededores del centro habilita el acceso a un conjunto de oportunidades diferenciales con respecto a otras áreas urbanas, que se evidenció en ambas movilidades pendulares. Sin embargo, entendemos que la dinámica cotidiana no puede entenderse únicamente desde este tipo de movimientos. Comprender el modo en que los/as residentes/as de ambos asentamientos practican la ciudad requiere extender la mirada hacia otro tipo de desplazamientos.

LA MÚLTIPLE TRAMA DE LAS MOVILIDADES COTIDIANAS. UNA MIRADA MÁS ALLÁ DE LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS

A continuación, analizamos un conjunto de desplazamientos con distintos motivos que hacen a la reproducción ampliada de la vida: actividades deportivas, atención médica, compras, visita a amigos/familiares, actividades de esparcimiento (salidas al cine, teatro, restaurantes, bares, etc.), trámites, actividades comunitarias y religiosas. Estas movi­lidades, en algunos casos menos frecuentes que las anteriores, son relevantes para comprender la complejidad de actividades que conforman la dinámica de la vida cotidiana. Asimismo, una parte de los hogares analizados no trabaja o estudia, por lo que estructuran sus espacios de vida en torno a estos otros desplazamientos. La realización de estas actividades se sustenta sobre una diversa estructura de servicios y equipamientos hacia donde las personas se dirigen para satisfacer distintas necesidades (Figura 9). Al igual que con educación y empleo la estructura de estos equipamientos presenta una fuerte concentración en la zona centro, en las cercanías de Rodrigo Bueno, que se expande hacia la zona norte y una ausencia bastante clara en la zona sur, sobre todo donde se ubica Villa 15.

Figura 9. Mapa
equipamiento de salud, recreación, espacios verdes y comercial.

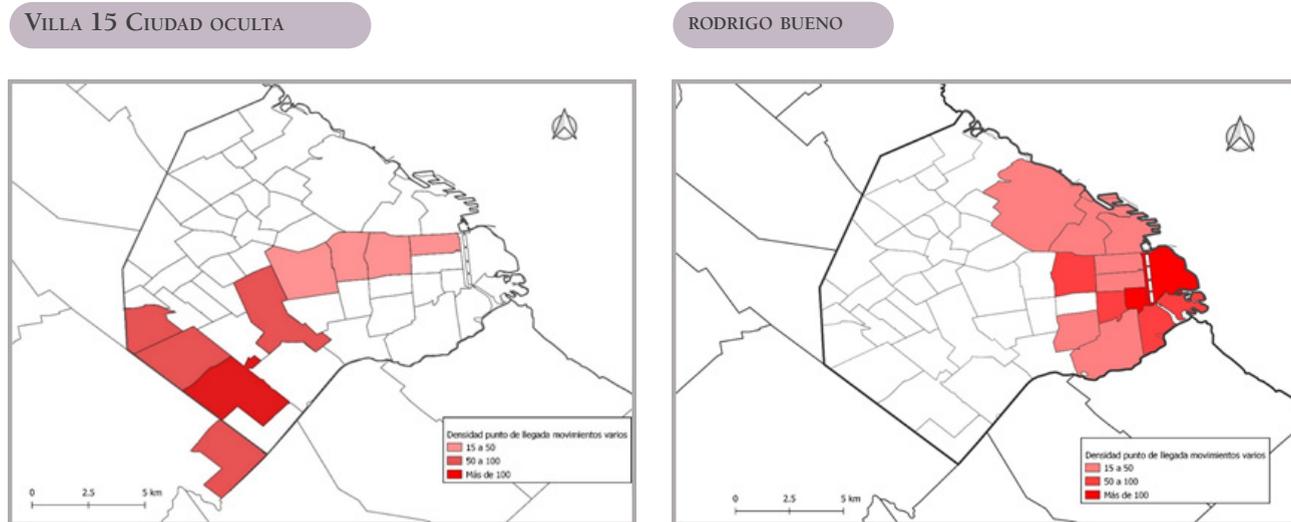


Fuente: Elaboración propia en base a datos publicados por el Ministerio de Modernización, Innovación y Tecnología-SS de Ciudad Inteligente-DG de Gestión Digital, obtenidos en <https://data.buenosaires.gob.ar/dataset>

Al observar la localización de estos otros movimientos se refuerzan algunas tendencias visibilizadas en el apartado anterior. En primer lugar, en ambos casos, los barrios de residencia concentran la mayor cantidad de desplazamientos, mostrando cierta tendencia a la consolidación del espacio de vida (Courgeau, 1980; Duhau y Giglia, 2008) dentro del espacio de proximidad. Asimismo, se consolida un mapa particular de uso de la ciudad disímil para cada barrio (mapa 7), que entendemos se vincula con la localización diferencial que poseen.

Figura 10.

Mapa localización de los desplazamientos cotidianos varios.



Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de Movilidad Cotidiana.

En el caso de Villa 15, se observa el uso de barrios lindantes y el trazado de un corredor que conectan V. Lugano con el centro administrativo (mapa 7). Este dibujo responde claramente a la estructura del transporte (colectivos, autopistas, avenidas, calles, etc.), así como la localización de los equipamientos necesarios para las distintas actividades que poseen una tendencia centrípeta. Asimismo, no se visualiza el uso de los barrios del eje norte, lo cual puede vincularse con la ausencia de transportes que conecten ambas zonas. A ello se le puede sumar la propia asignación y distribución social del espacio. Es decir, existen ciertas zonas vinculadas a determinados sectores sociales, no solo en términos simbólicos sino también de costos y accesibilidad, que son excluyentes para otros.

En el caso de Rodrigo Bueno se intensifica el uso de los barrios lindantes, los cuales, en gran medida, se ubican en el área central de la ciudad (mapa 7). Acceder a esta zona para quienes viven en Rodrigo Bueno se enmarca en aquellas movilidades realizadas dentro de una zona cercana. Ello facilita el acceso a un conjunto de externalidades positivas que se concentran en esta área.

Tabla 1.
Localización de las múltiples actividades de la vida cotidiana

VILLA 15-CIUDAD OCULTA		Localización del desplazamiento		
		Mismo barrio	Otro barrio de CABA	Municipio de GBA
Motivo de desplazamiento	Actividades deportivas	57%	29%	14%
	Atención Médica	52%	42%	5%
	Compras	69%	23%	7%
	Visita amigos/familiares	50%	17%	33%
	Actividades de esparcimiento	15%	69%	15%
	Tramites	41%	52%	6%
	Actividades comunitarias	86%	12%	2%



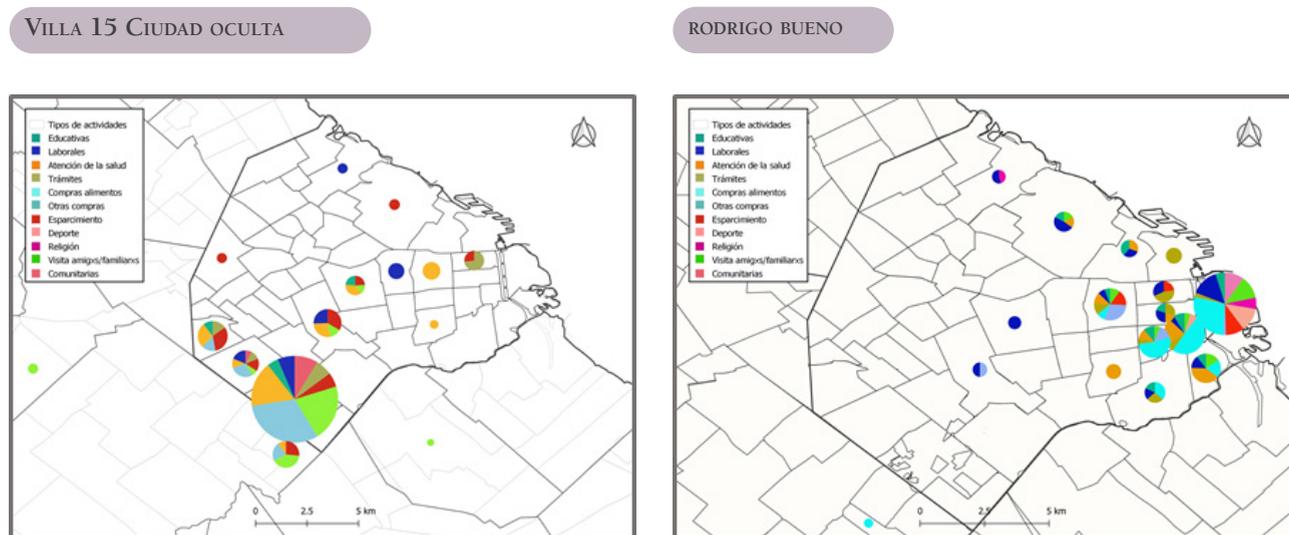
RODRIGO BUENO		Localización del desplazamiento		
		Mismo barrio	Otro barrio de CABA	Municipio de GBA
Motivo de desplazamiento	Actividades de portivas	54%	42%	4%
	Atención Médica	2%	97%	1%
	Compras alimentos	34%	64%	2%
	Otras compras	7%	85%	8%
	Visita amigos/familiares	27%	47%	26%
	Actividades de esparcimiento	20%	76%	4%
	Tramites	4%	94%	2%
	Actividades comunitarias	100%	0%	0%
	Religion	40%	60%	0%

Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de Movilidad Cotidiana.

Al focalizar en los distintos tipos de desplazamientos se profundizan algunas diferencias. En el caso de Villa 15 la primacía V. Lugano como barrio destino expresa una tendencia a la territorialización de las prácticas cotidianas, es decir, a privilegiar el territorio próximo. Asimismo, al profundizar en la localización de los otros desplazamientos los barrios con mayor diversidad de movimiento son barrios lindantes (incluso los del conurbano) o cercanos que se ubican camino al centro. Los usos de estos barrios son diversos, el propio y los más cercanos presentan la mayor variedad de motivos de llegada, mientras que en aquellos que quedan camino al centro los traslados se realizan para actividades de atención de la salud, de visita a amigos, de esparcimiento y educativas o laborales. Por otro lado, los desplazamientos hacia los barrios de la zona norte poseen menor densidad, realizándose con fines exclusivamente laborales o de esparcimiento.

Retomando a Dureau *et al.* (2015), los desplazamientos y el uso de los recursos del entorno inmediato no deben ser leídos necesariamente como hándicaps o síntomas de indignidad, sino como estrategias de resistencia para limitar los efectos de la pobreza. Asimismo, en palabras de Bourdieu (1999), pueden ser pensadas como ganancias de la localización (temporales, debido a la cercanía, etc.). En este sentido, es posible pensar que el uso del espacio de proximidad para la realización de determinadas actividades se vincula con la oferta de dichos servicios y la posibilidad de acceder a ellos fácilmente, pudiendo primar la comodidad y la economía del tiempo. Sin embargo, la fuerte primacía en el uso del propio barrio de residencia también implica, en este caso, cierta reproducción de las condiciones de segregación en dos sentidos: una oferta limitada y deficiente de muchos de los servicios y equipamientos ofrecidos y la interacción cotidiana principalmente con sectores sociales similares, lo cual promueve la construcción de espacios de circulación y vida con poca mixtura social, abonando a la conformación de un círculo vicioso que potencia la segregación (Katzman, 2001).

Figura 11.
Mapa localización de las múltiples movilidades según tipo de actividad.



Fuente: elaboración propia en base a Encuesta de Movilidad Cotidiana.

Las actividades que poseen porcentajes más altos de traslados por fuera de V. Lugano se asocian con una oferta deficiente. En primer lugar, una gran parte se traslada fuera del barrio por motivos médicos (42%), lo cual se vinculan con la ausencia de Hospitales públicos en V. Lugano y en la Comuna 8. Sin embargo, el 52% decide utilizar los centros de salud ofrecidos en la zona y el resto se desplaza principalmente hacia barrios lindantes o camino al centro con una mejor oferta pública (Flores, Caballito, Balvanera, Parque Patricios). En segundo lugar, encontramos los recorridos hacia otros barrios asociados las actividades de esparcimiento (69%) que pueden explicarse ante la ausencia significativa de ámbitos públicos accesibles para el esparcimiento y de espacios como shoppings, restaurantes, bares, cines, etc. En este caso, nuevamente se observa el uso de los barrios lindantes (incluido el conurbano) y los que coinciden con el trazado del transporte. Por último, los desplazamientos hacia el centro de la ciudad se dan principalmente por motivos de trámites, esparcimiento y atención de salud. Existe un porcentaje alto de personas que realizan trámites fuera del barrio (52%), lo cual responde a que, aunque desde el 2010 existen oficinas estatales en el barrio -como parte de la política de territorialización de las instituciones-, las mismas son insuficientes para cubrir la totalidad de los trámites (Di Virgilio y Brikman, 2019) (tabla 1 y mapa 8)

Por su parte, las movilidades en el caso de Rodrigo Bueno presentan dos características. Por un lado, a diferencia de Villa 15, los desplazamientos se dirigen, en su mayoría, hacia otros barrios de la ciudad, a excepción de las actividades deportivas y comunitarias (tabla 1 y mapa 8). Por otro, estos circuitos, al igual que en el caso anterior, poseen una fuerte asociación con el equipamiento disponible, la ausencia de ciertos servicios y, en este caso, a la existencia de ciertos equipamientos que de alguna manera son excluyentes para esta población. Ello pone nuevamente en evidencia que Puerto Madero fue proyectada en función de la vida cotidiana de sectores medios altos, lo cual se refleja en edificios y comercios de élite, espacios de circulación aptos para el transporte privado e importantes zonas recreativas con infraestructuras de alta calidad. En ese contexto en la mayoría de las actividades analizadas (a excepción de las actividades laborales, deportivas y comunitarias) el territorio de residencia no se presenta como una opción claramente mayoritaria a la hora de construir el espacio de habitar o espacio de vida. Un ejemplo de ello es el caso de las movilidades de esparcimiento o compras (el 64% se traslada a otro barrio por alimentos y 85% otras compras) (tabla 1 y mapa 8) En este sentido, se evidencia la existencia de cierto *hábitus* de clase que les permite reconocer lugares propios y ajenos. Las percepciones del espacio y las disposiciones a actuar propias de cierta clase social moldean las opciones de circulación posibles y excluyen otras (Cosacov, 2014; Di Virgilio y Perelman, 2014).

Al observar el destino de los distintos movimientos se observa un uso prioritario de los barrios lindantes, localizados en el centro y alrededores, con una primacía de la zona sur (mapa 8). En este sentido, la utilización del centro de la ciudad es más variada (trámites, actividades de esparcimiento, trabajo y educación), en comparación al uso que le otorgan quienes viven en Villa 15. Ello pone en evidencia que los barrios centrales cumplen un rol en la vida cotidiana de los/as habitantes/as de Rodrigo Bueno, más allá de los usos correspondientes a su condición de centro administrativo (trámites, laborales, recreación). En cuanto al uso de otros barrios de la ciudad, se observa una mayor diversificación de los territorios de destino para realizar las distintas actividades, en sintonía con el menor uso del propio barrio. Puntualmente, en el caso de los desplazamientos por motivos de compras, se muestra una gran diversidad en las zonas recorridas, lo cual puede vincularse con la ausencia de comercios accesibles en las cercanías. Por último, si bien es clara la primacía del uso de los barrios ubicados en la zona centro-sur, se observa un uso mayor de la zona norte, posiblemente por la mayor cercanía, visitada principalmente por motivos laborales, educativos y de salud.

Reflexiones finales

Inicialmente nos preguntábamos por si era posible hablar de segregación diferencial a partir de la configuración de modos de habitar disímiles, particularmente en el caso de las prácticas de movilidad cotidiana, asociados a localizaciones residenciales diferentes en la ciudad. Asimismo, intentamos a lo largo del artículo desmenuzar la idea de segregación, entendiendo que esta se trata de una suma procesos complejos que contienen en su interior situaciones diversas y que, a la vez, presenta ciertas paradojas.

En este sentido, el uso que se le da a los distintos espacios de la ciudad y a los mapas que dibujan las movibilidades cotidianas sin duda se vinculan con la estructura de oportunidades de movibilidades físicas -servicios, equipamientos y transporte- que se distribuyen desigualmente en el territorio. Esta distribución no es casual, sino que coincide con la localización de las distintas clases sociales, siendo los sectores altos los más beneficiados. En consecuencia, nos preguntábamos si la localización preferencial -en este caso de Rodrigo Bueno- de un asentamiento informal puede colaborar en reducir los efectos de la segregación.

Este artículo aporta dos grandes reflexiones para seguir problematizando la noción de segregación. En primer lugar, la necesidad de complejizar el término a partir de identificar que la localización -así como pueden existir otros factores- opera generando gradientes de segregación a partir de habilitar modos de habitar diferenciales, que se expresan en prácticas de movilidad cotidiana distintas que generan accesos desiguales a las externalidades positivas distribuidas desigualmente en la ciudad. Este concepto emergente permite evidenciar que, aunque el residir en la informalidad plantea un escenario singular de vida, es necesario comprender las particularidades que presenta cada territorio y pensar que dentro de esta noción se aglutinan casos, territorios y vivencias no solo con puntos en común, sino que también con diferencias. Esta idea retoma la relación compleja y de mutua incidencia existente entre prácticas espaciales y territorios, entendiendo que ambos se producen y modifican mutuamente.

En este sentido, los/as habitantes/as tienden a reproducir, mediante sus prácticas de movilidad cotidiana, estos procesos de segregación que posibilitan usos diferenciales del espacio según los estratos sociales, evidenciando un uso particular del espacio y la ciudad asociado a la informalidad. Ello se evidencia, en este trabajo, en el uso extensivo del propio barrio y en la exclusión, en general, de los recorridos de zonas asociadas a los sectores altos (Puerto Madero en el caso de quienes viven en Rodrigo Bueno y la zona norte para Villa 15). Sin embargo, las desigualdades no se viven de la misma manera. La localización central habilita el acceso a un conjunto de oportunidades diferenciales con respecto a otras áreas urbanas, permitiendo, en el caso de las situaciones informales, reducir los efectos de la segregación.

En segundo lugar, el espacio de proximidad -el propio barrio y barrios lindantes- es central en la vida cotidiana de quienes viven en asentamientos informales y en la reproducción de la segregación. Sin embargo, este elemento se experimenta de modos diversos según los territorios y presenta ciertas paradojas.

Por un lado, habitar la zona de proximidad no tiene las mismas consecuencias en los/as residentes/as de cada barrio. En una ciudad que se construye de modo desigual, una localización central implica un acceso preferencial a los beneficios de la ciudad y, por lo tanto, una morigeración de los efectos de la segregación.

A la vez, el uso del propio barrio -en este caso más presente en Villa 15- y la creación por parte de los/as habitantes/as de equipamientos que lo permitan, puede ser leído como una estrategia, acompañada de una evaluación de comodidad y economía del tiempo. Por otro lado, sobre todo cuando se trata de la propia villa o del uso de barrios que presentan condiciones de segregación en relación al resto de la ciudad -como por ejemplo V. Lugano-, puede ser entendida como una profundización de las condiciones de segregación a partir del acceso a servicios deficientes (en comparación a los de otras zonas) y de la interacción casi exclusiva con sectores de la misma clase social, lo cual potencia un círculo virtuoso de exclusión.

Sin embargo, se abre otra paradoja. Cuando un barrio informal se localiza en una zona de residencia predominante de otros estratos sociales y, en general, posee una ubicación más central, el uso del propio barrio y de las inmediaciones se restringe y reconfigura. En este sentido, vemos como en el caso de Rodrigo Bueno se observa un uso menor del propio barrio (Puerto Madero) que se vincula con una deficiencia en la oferta de algunos equipamientos (educativos, de salud) y con cierta exclusión -simbólica y económica- de los sectores populares de una zona que fue pensada y construida para sectores de altos ingresos.

Pese a este elemento, habitar en las inmediaciones del centro administrativo de la ciudad permite que al movilizarse en las cercanías se utilice el área central, la cual presenta la mayor disponibilidad de servicios y equipamientos de la ciudad. Estos beneficios pueden pensarse como ganancias de situación (Bourdieu, 1999) o como un capital locacional (Abramo, 2003) que colabora en morigerar los efectos propios de vivir en un barrio segregado a partir de contar con mayor facilidad para acceder a esta zona de la ciudad. Por lo tanto, aunque vivir en barrios informales configura modos de vida particulares que tienden a reproducir las condiciones de segregación de la ciudad, la localización opera como un factor diferencial generando efectos y condiciones disímiles de segregación

Referencias bibliográficas

- Abramo, P. (2003). La teoría económica de la favela: cuatro notas sobre la localización residencial de los pobres y el mercado inmobiliario informal. *Ciudad y territorio: Estudios Territoriales*, 35(136-137). 273-294.
- Abramo, P. (2012). La ciudad com-fusa: mercado y producción de la estructura urbana en las grandes metrópolis latinoamericanas. *EURE*, 38(114), 35-69. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612012000200002>
- Alves, G., Barniell, L., Castillo, V., De La Mata, D., Fernández, D., Juncosa, C., y Rotondo, S. (2018). *Distribución espacial del empleo formal en la ciudad autónoma de Buenos Aires: un diagnóstico a partir de registros administrativos*. CAF. <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1406>
- Apaolaza, R., y Blanco, J. (2015). *Sobre capacidades, experiencias y posibilidades de uso y apropiación de la ciudad: Breve estado del arte del concepto de capital espacial* [Ponencia]. XI Jornadas de Sociología, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires. <https://cdsa.aacademica.org/000-061/969>
- Apaolaza, R., Blanco, J., Lerena, N., López-Morales, E., Lukas, M., y Rivera, M. (2016). Transporte, desigualdad social y capital espacial: análisis comparativo entre Buenos Aires y Santiago de Chile. *Íconos - Revista de Ciencias Sociales*, (56), 19-41. <https://doi.org/10.17141/ICONOS.56.2016.2148>
- Ares, S. E. (2010). Espacio de vida y movilidad territorial habitual en Chapadmalal, Buenos Aires, Argentina. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, (19), 27-40. <https://doi.org/10.15446/rcdg.n19.16840>
- Arriagada Luco, C. y Rodríguez Vignoli, J. (2003). *Segregación residencial en áreas metropolitanas de América Latina: magnitud, características, evolución e implicaciones de política*. CELADE.
- Bourdieu, P. (1999). Efectos de lugar. En *La miseria del mundo*. Fondo de Cultura Económica.
- Brikman, D. (2019). El lente de la movilidad. Un análisis de Villa 15, sus características de segregación y las prácticas cotidianas de sus habitantes. *Revista Transporte y Territorio*, (20), 387-423. <https://doi.org/10.34096/rtt.i20.6398>
- Buenos Aires Data. (s. f.). <https://data.buenosaires.gob.ar/dataset>
- Carman, M., Vieira, N., y Segura, R. (2013). Antropología, diferencia y segregación urbana. En M. Carman, N. V. d. Cunha y R. Segura (Coords.), *Segregación y diferencia en la ciudad*. FLACSO.
- Cosacov, N. (2014). *Habitar la centralidad. Trayectorias residenciales y uso del espacio urbano de residentes en Caballito*, Buenos Aires. (Tesis doctoral, sin publicar). Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.
- Cosacov, N. (2015). Más allá de la vivienda: los usos de la ciudad. Movilidad cotidiana de residentes en Buenos Aires. *Revista Estudios Socioterritoriales*, (18), 61-80.
- Courgeau, D. (1980). *Analyse quantitative des migrations humaines* (v. 2). Elsevier Masson.
- Cravino, C., Fournier, M., Neufeld, M. R., y Soldano, D. (2002). Sociabilidad y micropolítica en un barrio bajo planes. En L. Andrenacci (Org.), *Cuestión social y política social en el Gran Buenos Aires* (pp. 57-80). Al Margen.
- Di Virgilio, M. M. (2007). *Trayectorias residenciales y estrategias habitacionales de familias de sectores populares y medios en Buenos Aires*. (Tesis de doctorado, sin publicar). Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina.

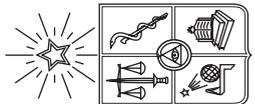
- Di Virgilio, M. M. y Brikman, D. (2019). Nuevas derechas, nuevas políticas de urbanización: el modelo pro en la ciudad de Buenos Aires y el caso de Villa 15. *Oculum Ensaíos*, 16(2), 215–234. <https://doi.org/10.24220/2318-0919v16n2a4215>
- Di Virgilio, M. M., Brikman, D. y Najman, M. (2018). Desigualdades urbanas y prácticas cotidianas. El caso de Villa Lugano. En *II Seminario Internacional Desigualdades Urbanas en América Latina: Conflictos, Resistencias, Fronteras y Actores*. Santiago de Chile, del 23 al 26 de octubre de 2018.
- Di Virgilio, M. y Perelman, M. (2014). *Ciudades latinoamericanas. Desigualdad, segregación y tolerancia*. CLACSO.
- Di Virgilio, M. M. y Serrati, P. (2019). *Las desigualdades educativas en clave territorial*. Zoom Educativo.
- Dubet, F., y Pons, H. (2015). *¿Por qué preferimos la desigualdad?:(aunque digamos lo contrario)*. Siglo XXI.
- Duhau, E. (2013). La división social del espacio metropolitano: Una propuesta de análisis. *Nueva Sociedad*, (243), 79–91. <https://www.nuso.org/articulo/la-division-social-del-espacio-metropolitano-una-propuesta-de-analisis/>
- Duhau, E. y Giglia, A. (2008). Vida y muerte del espacio público. En *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli* (pp. 45–64). Universidad Autónoma Metropolitana.
- Dureau, F., Lulle, T., Contreras, Y., y Souchaud, S. (Eds.). (2015). *Movilidades y cambio urbano*. Bogotá, Santiago y São Paulo. U. Externado de Colombia.
- Fachelli, S., Goicoechea, M. E., y López-Roldán, P. (2015). Trazando el mapa social de Buenos Aires: dos décadas de cambios en la ciudad. *Población de Buenos Aires*, 12(21), 7–30.
- Hernández, D. (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*, 38(115), 117–135. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612012000300006>
- Jirón, P., Lange, C., y Bertrand, M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*, 25(68), 15–57. <https://doi.org/10.4067/S0718-83582010000100002>
- Jirón, P. y Zunino Singh, D. (2017). Presentación. Movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, (16), 1–8.
- Katzman, R. (1999). *Marco conceptual sobre activos, vulnerabilidad y estructura de oportunidades*. CEPAL.
- Katzman, R. (2001). Seducidos y abandonados. El aislamiento social de los pobres urbanos. *Revista de la CEPAL*, (75), 171–189.
- Landon, P. C. (2013). Movilidad cotidiana y exclusión social: anverso y reverso de la instalación de la autopista sur en la periferia pobre de la metrópolis de Santiago de Chile. En *3er Encuentro Latinoamericano de Movilidad Urbana Sostenible (EIMUS)*.
- Lazo, A. (2012). *Entre el territorio de proximidad y la movilidad cotidiana : los anclajes y el territorio de proximidad como soporte y recurso para las prácticas de movilidad de los habitantes de la ciudad de Santiago de Chile*. (Tesis de doctorado). Université Toulouse, Francia. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00711072>
- Mera, G. (2014). De la localización a la movilidad: propuestas teórico-metodológicas para abordar la segregación espacial urbana. *Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad*, (17), 25–46. <https://doi.org/10.30972/crn.1717184>
- Merklen, D. (2005). *Pobres ciudadanos: las clases populares en la era democrática 1983-2003*. Gorla.
- Prévôt Schapira, M.-F. (2001). Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades. *Perfiles Latinoamericanos*, 9(19), 33–56.
- Rodríguez, M. C. (Coord.). (2013). *Diagnóstico socio-habitacional de la ciudad de Buenos Aires*. Consejo Económico y Social de la Ciudad de Buenos Aires.

- Rodríguez, M. C. y Di Virgilio, M. M. (2011). *El caleidoscopio de las políticas territoriales. Un rompecabezas para armar*. Prometeo Libros
- Rodríguez Enríquez, C. y Pautassi, L. (2014). *La organización social del cuidado de niños y niñas. Elementos para la construcción de una agenda de cuidados en Argentina*. ADC, CIEPP, ELA.
- Rodríguez Vignoli, J. (2008). Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación. *EURE*, 34(103), 49–72. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612008000300003>
- Sabatini, F. (2006). La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina. BID.
- Salvia, A. y Bonfiglio, J. (2019). *Línea de base - dimensiones de indicadores de desarrollo humano del barrio Rodrigo Bueno. Informe técnico*. Observatorio de la Deuda Social Argentina, UCA.
- Segura, R. (2010). *Representar. Habitar. Transitar. Una antropología de la experiencia urbana en la ciudad de La Plata* (Tesis de Doctorado en Ciencias Sociales) Universidad Nacional de General Sarmiento).
- Segura, R. (2012). Segregación residencial socio-económica: desigualdades, desplazamientos e interacciones en la periferia de La Plata. *Quid* 16, (2), 106–133.
- Segura, R. (2013). Los pliegues en la experiencia urbana de la segregación socio-espacial. Análisis comparativo de dos etnografías urbanas. En M. Carman, N. V. d. Cunha y R. Segura (Coords.), *Segregación y diferencia en la ciudad* (pp. 143–169). FLACSO.
- Segura, R. y Chaves, M. (2019). Modos de habitar: localización, tipo residencial y movilidad cotidiana en el Gran La Plata. En M. M. Di Virgilio y M. Perelman (Coords.), *Disputas por el espacio urbano. Desigualdades persistentes y territorialidades emergentes* (pp. 193–222). Biblos.
- Soldano, D. (2013). Confinamientos, movilidad e intercambios. Una investigación sobre las condiciones y los modos de vida en la periferia del Gran Buenos Aires. En M. Carman, N. V. d. Cunha y R. Segura (Coords.), *Segregación y diferencia en la ciudad* (pp. 83–122). FLACSO.

Fuentes de datos consultadas:

- Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas (2010).
- Encuesta de Movilidad Domiciliaria (ENMODO) (2009-2010).
- Secretaría de Hábitat e Inclusión (SECHI). Informe interno sobre datos de Villa 15.
- Encuesta Anual de Hogares (2018).

revista invi



Revista INVI es una publicación periódica, editada por el Instituto de la Vivienda de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, creada en 1986 con el nombre de Boletín INVI. Es una revista académica con cobertura internacional que difunde los avances en el conocimiento sobre la vivienda, el hábitat residencial, los modos de vida y los estudios territoriales. Revista INVI publica contribuciones originales en español, inglés y portugués, privilegiando aquellas que proponen enfoques inter y multidisciplinares y que son resultado de investigaciones con financiamiento y patrocinio institucional. Se busca, con ello, contribuir al desarrollo del conocimiento científico sobre la vivienda, el hábitat y el territorio y aportar al debate público con publicaciones del más alto nivel académico.

Directora: Dra. Mariela Gaete Reyes, Universidad de Chile, Chile

Editor: Dr. Luis Campos Medina, Universidad de Chile, Chile.

Editores asociados: Dr. Gabriel Felmer, Universidad de Chile, Chile.

Dr. Pablo Navarrete, Universidad de Chile, Chile.

Dr. Juan Pablo Urrutia, Universidad de Chile, Chile

Coordinadora editorial: Sandra Rivera, Universidad de Chile, Chile.

Asistente editorial: Katia Venegas, Universidad de Chile, Chile.

COMITÉ EDITORIAL:

Dr. Víctor Delgadillo, Universidad Autónoma de la Ciudad de México, México.

Dra. María Mercedes Di Virgilio, CONICET/ IIGG, Universidad de Buenos Aires, Argentina.

Dra. Irene Molina, Uppsala Universitet, Suecia.

Dr. Gonzalo Lautaro Ojeda Ledesma, Universidad de Valparaíso, Chile.

Dra. Suzana Pasternak, Universidade de São Paulo, Brasil.

Dr. Javier Ruiz Sánchez, Universidad Politécnica de Madrid, España.

Dra. Elke Schlack Fuhrmann, Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile.

Dr. Carlos Alberto Torres Tovar, Universidad Nacional de Colombia, Colombia.

Sitio web: <http://www.revistainvi.uchile.cl/>

Correo electrónico: revistainvi@uchilefau.cl

Licencia de este artículo: Creative Commons Atribución-CompartirIgual 4.0
Internacional (CC BY-SA 4.0)