

Más allá de las fronteras residenciales: un estudio de la segregación desde la movilidad cotidiana

Beyond Residential Borders: A Study of Segregation from Everyday Mobility

MARÍA MERCEDES DI VIRGILIO*

DENISE BRIKMAN**

MERCEDES NAJMAN**

Abstract

An approach to urban segregation from the perspective of daily mobility is proposed. Through a quantitative study with primary data, we analyze the mobility practices for employment and education purposes of the inhabitants of different types of habitats in a segregated neighborhood of the Autonomous City of Buenos Aires (CABA). We ponder whether mobility practices mitigate, or not, the effects of living in a segregated neighborhood. The results show that in their daily movements, the inhabitants of the different types of habitat tend to consolidate segregated urban experiences.

Keywords: *daily mobility, segregation, habitat typology, Buenos Aires city.*

Resumen

Se propone un abordaje de la segregación urbana desde la perspectiva de la movilidad cotidiana. Mediante un estudio cuantitativo con datos primarios se analizan las prácticas de movilidad por motivos de empleo y educación de habitantes de distintos tipos de hábitats ubicados en un barrio segregado de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA). Nos preguntamos si las prácticas de movilidad mitigan, o no, los efectos de vivir en un barrio segregado. Los resultados muestran que en sus desplazamientos cotidianos, los habitantes de los diferentes tipos de hábitats tienden a consolidar experiencias urbanas segregadas.

Palabras claves: movilidad cotidiana, segregación, tipología de hábitat, ciudad de Buenos Aires.

* Universidad de Buenos Aires, correo-e: mercedes.divirgilio@gmail.com

** Becarias posdoctorales de CONICET con sede en el Área de Estudios Urbanos del Instituto de Investigaciones "Gino Germani" de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires, correos-e: denisebrikman@gmail.com y mercedesnajman@gmail.com

Introducción

Este artículo examina los procesos de segregación urbana desde la perspectiva de la movilidad cotidiana. Utilizamos la noción de segregación urbana para hacer referencia tanto al lugar de residencia como al modo en el que los actantes¹ practican la ciudad (Di Virgilio y Perelman, 2014), en el sentido de que el concepto de segregación residencial se refiere únicamente al lugar fijo ocupado en el territorio.

El lugar de residencia *per se* no garantiza un acceso efectivo a la ciudad, para asegurarlo es necesario trasladarse desde allí hacia los lugares en los que se ubican los servicios y recursos. La vivienda es el centro desde el que se realizan prácticas espaciales de apropiación y uso del espacio urbano que tienden a (re)producir las condiciones de desigualdad y segregación (Di Virgilio, 2008; Duhau y Giglia, 2008). En este sentido, las movilizaciones cotidianas permiten a los actantes entretener, con eje en la residencia, los diferentes espacios de vida e incluso compensar las desventajas que puede tener una mala localización residencial (Barthon y Monfroy, 2011).

En este sentido, la ciudad de Buenos Aires presenta condiciones de segregación que se expresan, por un lado, en una distribución desigual de bienes y servicios, con una alta concentración en el centro de la ciudad que tiende a dispersarse hacia los márgenes (Oszlak, 1991). Por otro lado, esta estructura urbana desigual se traduce en un particular patrón de distribución residencial de la población (Duhau, 2013; Sabatini, 2006), de manera que los sectores medios y altos tienden a concentrarse en barrios localizados en el centro y norte de la ciudad, con un acceso privilegiado a las externalidades positivas, mientras que los sectores populares tienden a residir en áreas de menor dotación de servicios y equipamientos localizados en la zona sur (Prévôt Schapira, 2000).

En esta estructura urbana, el barrio de Villa Lugano, donde se localizan los casos de estudio analizados, puede ser considerado un espacio residencial segregado en relación con otras zonas de la ciudad, en tanto concentra los mayores índices de vulnerabilidad y fuertes deficiencias de servicios y equipamientos. En la comuna 8, donde se ubica el barrio, 11.3% de los hogares presenta necesidades básicas insatisfechas, entre 20 y 25% habitan en situaciones de hacinamiento y entre 4.1 y 5.3% de los hogares no tienen acceso a servicios públicos básicos (tendido de cloacas, red de agua y gas).

Además, es la comuna la que concentra mayor cantidad de villas y asentamientos de origen informal de la ciudad: en Villa Lugano, una de cada tres personas viven en estas tipologías de hábitats (Consejo Económico y Social de la Ciudad de Bs. As., 2013). Sin embargo, pese a sus

¹ El actante es la persona que interviene o tiene un papel necesario en el relato de una acción, acontecimiento, etc. (Oxford University Press, 2021).

condiciones de segregación, si cambiamos de escala y analizamos en términos metropolitanos, Villa Lugano posee una ubicación privilegiada, ya que se localiza en el centro de la ciudad. En este marco, es posible pensar a Villa Lugano como una periferia en la centralidad (Di Virgilio, 2008). Esta dualidad configura la realidad cotidiana de quienes allí habitan.

Asimismo, Villa Lugano alberga un conjunto heterogéneo de tipologías de hábitats o diferentes mercados de suelo y vivienda, tanto formales como informales, que configuran modos de habitar diferenciales. Poco se ha indagado aún en cuestiones vinculadas a las diferencias que existen, a escala microespacial, en los entornos segregados en las metrópolis latinoamericanas. Para avanzar en el análisis de estas cuestiones, este trabajo busca dar cuenta de los modos de practicar el barrio y la ciudad entre quienes residen en un mismo territorio segregado, pero bajo diversas tipologías de hábitats: villas, complejos habitacionales –de distintos periodos que comprenden finales de la década de 1970 e inicios de la del 2000– y áreas residenciales producidas por el mercado de suelo y vivienda formal (en adelante denominadas “Ciudad Formal”).

Debido a la localización de los casos de estudio, consideramos que el desarrollo de movilidades cotidianas más extendidas puede ser un factor que permita un mayor acceso a las externalidades positivas de la ciudad disponibles en la zona centro y norte, morigerando las condiciones de segregación asociadas al lugar de residencia. Como contracara, aquellas movilidades que se circunscriben a las proximidades del lugar de residencia reforzarían las condiciones de segregación. En este sentido, el análisis de la movilidad cotidiana es una herramienta que permite dar cuenta de las posibilidades de acceso, o no, de los habitantes de barrios segregados a bienes, servicios y actividades que tienen epicentro en áreas mejor dotadas de la ciudad (Kaufman *et al.*, 2004; Sheller y Urry, 2006; Gutiérrez, 2010; Cosacov y Di Virgilio, 2018).

En este artículo, en el marco de las prácticas de movilidad cotidiana, nos concentramos en aquellas denominadas pendulares (Dureau *et al.*, 2015), es decir, desplazamientos diarios y repetidos entre el lugar de trabajo o estudio y el de residencia. Estas movilidades laborales y educativas moldean la vida de los habitantes y los usos que hacen del espacio urbano, marcando el ritmo cotidiano de las ciudades, de tal modo que nos cuestionamos ¿cómo inciden las condiciones territoriales de segregación y las características de cada tipo de hábitat sobre las prácticas de movilidad laboral-educativa de sus habitantes? ¿Las prácticas de movilidad cotidiana facilitan, o no, el acceso a bienes, servicios y actividades que tienen epicentro en áreas mejor dotadas de la ciudad? ¿De qué manera?

1. Elementos teóricos de partida

Se plantea que la segregación socio-residencial es la concentración espacial de los grupos sociales con cierto grado de homogeneidad interna y diferenciación con otros grupos, y se acompaña de evaluaciones subjetivas en relación con el prestigio social de las zonas (Kaztman, 2001; Sabatini, 2006; Duhau, 2013).

La configuración de la estructura urbana, según Oszlak (1991), implica un fenómeno dinámico que establece patrones de distribución desiguales. A su vez, la distribución geográfica desigual de bienes y servicios incide directamente sobre la valorización diferencial del suelo e implica un acceso también desigual para diferentes sectores sociales configurando procesos de segregación (Del Río *et al.*, 2014). Se construyen así, zonas mejor equipadas, donde residen las poblaciones de mayores recursos frente a zonas peor dotadas y habitadas por los sectores de menores ingresos (Arriagada Luco y Rodríguez Vignoli, 2003).

En este trabajo se propone abordar el problema de la segregación desde el enfoque de las prácticas de movilidad cotidiana. Diversos autores como Abramo (2003), Di Virgilio (2008), Suárez-Lastra y Delgado-Campos (2007 y 2010) han contribuido a complejizar el abordaje de la segregación socio-residencial evidenciando que no es sólo una cuestión de diferenciación socio-territorial entre lugares de residencia, sino que la forma de asumir la organización de las actividades cotidianas en la ciudad afecta la accesibilidad a los bienes urbanos (Salazar Cruz, 1999; Pinkster, 2007).

De este modo, la vivienda es considerada el punto de partida desde donde se realiza otro conjunto de prácticas espaciales de apropiación y uso del espacio urbano (Di Virgilio, 2008; Duhau y Giglia, 2008). Así entendidas, las movilidades, en tanto prácticas espaciales, no sólo son el efecto de la inserción de los hogares en la estructura urbana y social, sino que en sí mismas constituyen un factor de diferenciación y estructuración socio-territorial (Di Virgilio y Perelman, 2014). Se produce así una relación de mutua incidencia donde la estructura territorial moldea las prácticas espaciales, mientras que las prácticas reproducen y transforman la estructura.

La movilidad, como objeto de estudio y también prisma de análisis, comienza a tomar protagonismo en las últimas décadas a partir de lo que se denomina el giro de la movilidad (Sheller y Urry, 2006), este nuevo paradigma emerge en consonancia con las transformaciones a escala mundial asociadas a la hipermovilidad de los capitales, objetos, personas e información. En ese contexto, surgen distintos estudios (Griego y Urry, 2016; Dureau *et al.*, 2015; Jirón *et al.*, 2010, entre otros), que señalan de manera novedosa el rol constitutivo del movimiento en el funcionamiento

de las instituciones, las prácticas sociales y en el habitar de los sujetos. Se desarrolla así una visión móvil y dinámica de los problemas sociales, que antes sólo eran pensados desde la geografía o el urbanismo.

Desde este marco, se advierte que las prácticas de movilidad son prácticas sociales y espaciales, causa y consecuencia a la vez de las relaciones sociales desiguales y de poder (Jirón y Zunino Singh, 2017). Existen distintos tipos de movilidad que Kaufmann *et al.* (2004) sintetizaron en cuatro: movilidad cotidiana, movilidad residencial, viaje y migración. En este artículo, nos centramos en la primera, la cual comprende los desplazamientos que se orientan en satisfacer distintas necesidades, posibilitando el acceso a actividades, bienes y servicios fundamentales para la producción y reproducción de la vida.

Es mediante estos desplazamientos que se configuran distintos espacios de circulación e interacción que posibilitan accesos diferenciales a las externalidades positivas de la vida urbana. De este modo, las prácticas de movilidad cotidiana pueden amplificar las experiencias y los efectos de la segregación residencial, o bien, pueden contribuir a mitigarlos (Jirón *et al.*, 2010). La movilidad espacial se considera un factor de estratificación, un recurso distribuido de manera desigual en la sociedad. En este contexto surgen nociones como *capital de movilidad* (Delaunay *et al.*, 2011; Apaolaza y Blanco, 2015), *capital espacial* (Apaolaza y Blanco, 2015), *motility*² (Kaufmann *et al.*, 2004), *espacios de la movilidad* (Lévy, 2000), entre otras.

Estas nociones suponen que el aumento de la aptitud o de la capacidad para la movilidad urbana diversifica las oportunidades y amplía el universo de opciones y, en consecuencia, favorece el acceso a la estructura de oportunidades (educación, salud, empleo, cultura, entre otras) reduciendo los efectos de la segregación residencial.

Al analizar las prácticas de movilidad cotidiana retomamos autores (Dureau *et al.*, 2021) que plantean que estas prácticas se vinculan con las características de hogares e individuos, pero también con aquéllas del territorio de residencia y del contexto urbano en general³. En este trabajo nos centramos principalmente en esta última dimensión vinculando las características generales de la Ciudad de Bs. As. con el territorio bajo

² Kaufmann *et al.* (2004) definen a la motilidad como la capacidad de movilidad, la cual puede pensarse como un tipo de activo o capital, más que –junto con otros capitales tales como el económico, el social o el cultural– constituye un factor de diferenciación social.

³ En un estudio anterior que problematiza los puentes y los vacíos entre la movilidad y el territorio, Gutiérrez (2010) muestra que la movilidad, en tanto práctica social –en este caso, una práctica de viaje– conjuga las necesidades cotidianas de desplazamiento de las personas y sus capacidades de satisfacerlos. En esta interacción entre necesidades y recursos resultan, según Gutiérrez, las condiciones de acceso de los diferentes grupos sociales. “Es en este intercambio que cada grupo socio económico y cultural desarrolla sus propias relaciones con el espacio y define las dinámicas con las que construye el territorio, incluso las dinámicas de movilidad” (Gutiérrez, 2010: 18). Di Virgilio (2008) realiza, también, un planteamiento similar indagando entre las prácticas de movilidad residencial y el territorio.

estudio: la estructura de transporte, las características del mercado laboral y la disponibilidad del equipamiento educativo.

Nos centramos particularmente en aquellas movilidades denominadas pendulares o *commuting* (Dureau *et al.*, 2015), es decir, desplazamientos diarios y repetidos entre el lugar de trabajo o estudio y el de residencia. Si bien estudios recientes afirman que ya no resulta útil este concepto, ya que refiere un modelo de empleo característico de la etapa fordista (Miralles-Guasch y Cebollada, 2009), consideramos que, en la actualidad, el empleo continúa siendo un elemento estructurante de la vida. Al respecto, Rodríguez Vignoli (2008) sostiene que el funcionamiento del mercado laboral y, por lo tanto, la localización de los empleos, continúan moldeando los patrones de movilidad cotidiana.⁴

A partir de estos viajes repetitivos y cotidianos se construyen acciones de vida que se articulan con otros tipos de movilidad, como la realización de compras, trámites, salidas, entre otros. Así, la localización residencial, la situación laboral, las características del empleo y su localización constituyen otro anclaje fundamental para pensar los desplazamientos diarios y el espacio de vida, lo que complejiza el análisis sobre la segregación urbana.

Por último, al poner el foco en el territorio utilizamos dos escalas; por un lado, se analiza el lugar que ocupa el territorio bajo estudio en la estructura urbana de la ciudad. Los efectos de localización parecen ser especialmente relevantes cuando se tiene en cuenta que la segregación residencial se alimenta, como se mencionó, de la desigualdad de dotación de equipamiento e infraestructura colectivos —que tiende a reforzar la diferenciación de la ciudad (Arriagada Luco y Rodríguez Vignoli, 2003)— y las características de los contextos urbanos (Duhau y Giglia, 2008). Por lo tanto, la localización posee ciertos efectos sobre las condiciones de vida de los habitantes que pueden expresarse en ganancias de localización (Bourdieu, 1999) o de capital locacional (Abramo, 2003).

Por otro lado, se adopta una escala territorial de análisis micro, en este caso en el barrio Villa Lugano, que permite observar grados de homogeneidad/heterogeneidad intrabarrial que complejizan los procesos de segregación (Sabatini, 2006; Duhau, 2013).

El espacio urbano se produce en distintos momentos y de formas diferentes, configurando tipos de hábitats particulares que poseen dinámicas de población, sociodemográficas y residenciales específicas (Mera *et al.*, 2015). Los tipos de hábitats o mercados de tierra y vivienda permiten diferenciar a la ciudad en función de las distintas maneras de producción del espacio habitacional (Mera *et al.*, 2015); en este trabajo se diferencian tres

⁴ El empleo y la educación se plantean como una relación, pues estos modelan las prácticas de movilidad cotidiana. De este modo, no se trata sólo de la localización del empleo, ya que, en numerosas ocasiones, no tener empleo también modela la movilidad cotidiana.

modalidades de hábitats bajo este criterio: 1. Informales o autoproducidas,⁵ 2. Soluciones habitacionales producidas por el Estado⁶ y 3. Formales, producidas dentro de la órbita del mercado. En este marco, la hipótesis que sostiene este trabajo es que, por un lado, residir en un territorio segregado, en este caso Villa Lugano, incide sobre los modos en que los habitantes practican la ciudad, pero a la vez, las distintas tipologías de hábitats podrían configurar prácticas espaciales diversas.

2. Breve descripción metodológica

Este estudio se inscribe en la tradición de trabajos que analizan los procesos de segregación desde un enfoque dinámico que combina las perspectivas macro y micro, y que visibiliza las prácticas de movilidad cotidiana. Partimos de un abordaje cuantitativo hecho a través de la Encuesta de Movilidad Espacial (EME)⁷ que relevó 363 hogares (1390 personas) que residen en cuatro tipos de hábitats diferentes.⁸ Los tipos representan los diferentes submercados residenciales emplazados en el barrio de Villa Lugano: un recorte de Ciudad Formal, el complejo habitacional Piedrabuena, el complejo Padre Mugica y el barrio INTA.⁹

En ese marco, analizamos las prácticas de movilidad espacial por razones de empleo y de educación de personas que realizan estas actividades;¹⁰ trabajamos con datos georreferenciados que nos permiten identificar la localización (a escala barrio y localidad) en las que estas dos movilidades

⁵ Territorios producidos al margen de las reglas de acceso y ocupación del suelo (Abramo, 2003). En Buenos Aires se les denominan villas o asentamientos.

⁶ Se trata de barrios de vivienda social –definitiva o transitoria– financiada y adjudicada por el Estado.

⁷ La Encuesta de Movilidad Espacial (EME) es realizada por el Área de Estudios Urbanos del Instituto de Investigación Gino Germani (FSoc-UBA) bajo la dirección de María Mercedes Di Virgilio y Françoise Dureau, en el marco del Proyecto *Mobilités spatiales et transformations dans les anciennes périphéries urbaines des métropoles d'Amérique latine* (Bogotá, Buenos Aires et Santiago du Chili): la ville latino-américaine entre le centre et la périphérie actuelle. La EME propuso el relevamiento de datos longitudinales sobre la historia residencial, educativa, familiar y laboral del entrevistado, mediante el empleo de una encuesta retrospectiva en el marco de un enfoque biográfico (Courgeau y Lelièvre, 2001; Dureau *et al.*, 2011; Dureau e Imbert, 2018).

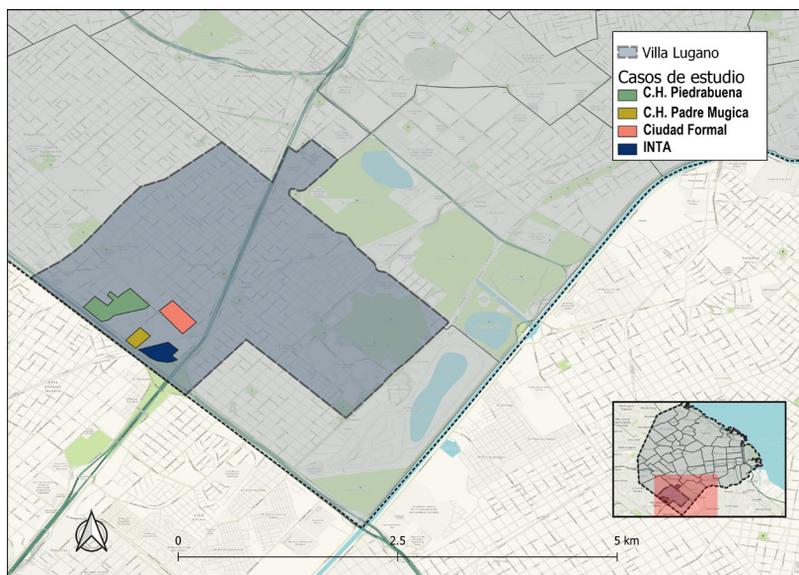
⁸ En Ciudad Formal se encuestaron 55 hogares; en Piedrabuena, 111 hogares; en Padre Mugica, 102 y en INTA, 115. Los resultados obtenidos son representativos de los barrios en los que se desarrolló el trabajo de campo y de la zona de Lugano por ellos representadas, posibilitando el análisis de los tipos de hábitats populares en esta zona de la CABA.

⁹ Tal y como propone Gutiérrez (2012), la elección de los casos no surge en el vacío, se funda en un modelo conceptual preexistente de tipos de hábitats identificables en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Este modelo sigue la lógica del que propone la autora, pero prioriza otras coordenadas teóricas y se construye con base en otra metodología (Di Virgilio *et al.*, 2015; 2016; Marcos *et al.*, 2015).

¹⁰ Se realizó un recorte de la base de datos para trabajar únicamente con aquellas personas que trabajan y estudian, dejando fuera a integrantes del hogar que no realizan dichas actividades.

son realizadas y las prácticas involucradas en dichos desplazamientos, bajo el objetivo de visibilizar los espacios de circulación que configuran espacios de vida territorialmente demarcados. Analizamos en qué sentido ciertas características de los territorios (como las tipologías de hábitats, así como la distribución geográfica de cierta infraestructura y equipamiento urbano) influyen, o no, sobre las características que asumen sus prácticas de movilidad espacial.

Figura 1
Localización de los casos de estudio en Villa Lugano, CABA



Fuente: elaboración propia.

El sector de Ciudad Formal fue poblado mediante un proceso de loteo y venta liderado por el mercado que se produjo de manera tardía en relación con otras zonas de la ciudad. Asimismo, posee un valor del suelo menor en comparación con las tipologías de hábitats formales localizadas en otros barrios de la ciudad. Como se observa, en la actualidad los hogares que residen en este tipo de hábitat presentan un nivel socioeconómico bajo, pero relativamente superior al de los otros tres tipos de hábitats estudiados.

En segundo lugar, analizamos dos barrios de vivienda social colindantes que fueron producidos en diferentes momentos históricos: el complejo habitacional Piedrabuena, inaugurado en 1980, y el conjunto urbano barrio

Padre Mugica, inaugurado en 2010; además de haber sido construidos en dos épocas distintas, la población del barrio más reciente presenta peores niveles socio-económicos, esta característica guarda relación con la configuración del barrio. El conjunto Padre Mugica alberga población relocalizada de villas y asentamientos informales próximos al barrio de Villa Lugano, por lo cual las características socioeconómicas de sus habitantes se asemejan a la de la población residente en otros barrios de origen informal, por ejemplo el barrio INTA (villa 19) que tiene su origen a fines de la década de los cuarenta; se trata de una de las villas antiguas de la ciudad y, en la actualidad, es la población que presenta los peores indicadores socioeconómicos¹¹ (tabla 1).

Tabla 1
Características socioeconómicas de los casos de estudio

	<i>INTA</i>	<i>Mugica</i>	<i>CPB</i>	<i>Lugano Formal</i>
Ingreso mensual del hogar (en pesos argentinos actualizados por IPC a agosto de 2019; sm = salario mínimo)*				
< \$ 14.125 (< 1 sm)	47.8	22.5	13.5	5.4
\$14.125 – \$28.250 (1-2 sm)	35.7	45.1	34.2	39.3
\$28.250 – \$87.536 (2-5 sm)	16.5	29.4	43.2	35.7
> \$ 87.536 (>5 sm)	0.0	0.0	6.3	17.9
NS/NC	0.0	2.9	2.7	1.8
Equipamiento de medios de transporte en el hogar				
% hogares con al menos un auto	31.3	24.5	21.6	57.14
% hogares sin bicicleta, motocicleta o automóvil	62.6	62.7	77.5	28.57

Fuente: elaboración propia con base en la Encuesta de Movilidad Espacial 2015-2019.

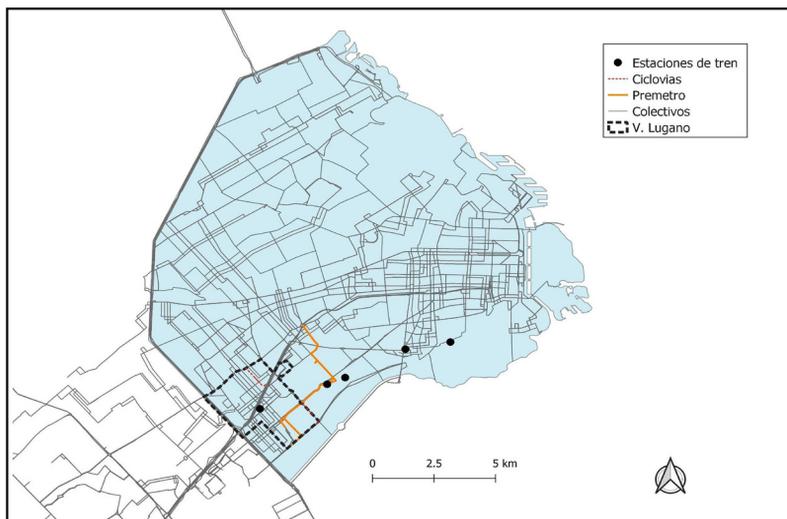
Al analizar los desplazamientos cotidianos y usos del espacio es fundamental estudiar también el equipamiento de transporte, que puede ser pensado como un factor central para el acceso a los otros servicios, explicando en gran medida la localización de las movilidades cotidianas. Debemos destacar que los resultados de la encuesta realizada han demostrado que en todos los tipos de hábitats, el transporte público es el medio de locomoción privilegiado.

¹¹ Se utilizan datos obtenidos mediante el trabajo de campo, en la medida en que el último censo se desarrolló previamente al surgimiento de uno de los casos bajo estudio. De este modo, la información primaria nos permite obtener datos del conjunto de los casos, así como de mayor actualidad.

En este sentido, Rodríguez Vignoli (2008) sostiene que los sectores populares poseen una dependencia mayor al transporte público que las poblaciones de niveles sociales más altos. De este modo, la factibilidad de sus desplazamientos en la ciudad está estrechamente asociada a la disponibilidad de este tipo de equipamiento no sólo en términos físicos (la existencia del transporte) sino, también al funcionamiento del servicio y a los costos que implica su utilización en tiempo y dinero (Gutiérrez, 2015).

Los usos que los habitantes de Villa Lugano hacen de los medios de transporte disponibles se asocian a la configuración particular de la red de transporte presente en la ciudad de Buenos Aires. Esta red se desarrolló estrechamente vinculada con el puerto y la zona centro de la ciudad, desde la cual se extendieron redes de transporte en forma de tentáculos. En la actualidad, la disponibilidad de transporte está estrechamente vinculada con esta vieja estructura y, por lo tanto, presenta una distribución geográficamente desigual, donde los barrios localizados en los márgenes, particularmente, los de la zona sur presentan una fuerte deficiencia (figura 2).

Figura 2
Recorridos de medios de transporte público que atraviesan la zona de estudio



Fuente: elaboración propia con base en datos publicados por el Ministerio de Modernización, Innovación y Tecnología-SS de Ciudad Inteligente-DG de Gestión Digital (BA Data, 2019a y 2019b).

Específicamente la zona de estudio cuenta con una estación de tren (ferrocarril), una estación de Premetro (a 2000 metros) y diversas líneas de transporte colectivo (ómnibus). Los recorridos de estas últimas vinculan al

barrio con otros puntos de la ciudad, principalmente, con el centro histórico y en menor medida con el oeste. Por último, existen escasas opciones que permiten viajar con un único transporte desde Villa Lugano a barrios ubicados al norte de la avenida Rivadavia (avenida que separa la zona norte y sur de la ciudad).

Es posible pensar que esta oferta de transporte público, que conecta al barrio con algunas zonas de la ciudad y “desconecta” otras, moldea cierto tipo de movilidades y usos de la ciudad que tensionan la capacidad de superar los efectos de la segregación residencial. En el caso de Villa Lugano, la escasa oferta de transporte público que conecta al barrio con algunas zonas mejor servidas en términos de infraestructuras y accesos puede operar como un límite a dicho acceso. A continuación, analizamos los espacios de vida que dibujan las prácticas de movilidad por razones laborales y educativas. Nos preguntamos acerca de la oferta de transporte disponible y la distribución de la demanda de empleo, así como de la oferta educativa y sus desplazamientos. A través de este análisis nos proponemos explorar en qué medida las prácticas de movilidad cotidiana habilitan modos de habitar la ciudad que superen los efectos de segregación de las posiciones residenciales.

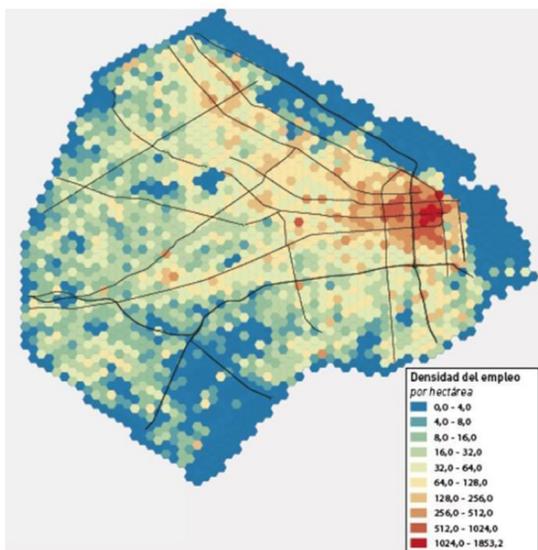
3. La movilidad por trabajo: una posibilidad de expandir el espacio de vida y limitar los efectos de la segregación residencial

Con el objetivo de comprender el modo en el que las movilidades cotidianas configuran espacios de vida y de identificar en qué medida las características de estos espacios recrudescen los efectos de la segregación residencial o habilitan el acceso a zonas con mayores externalidades positivas, ponemos el foco, en primer lugar, sobre las prácticas de movilidad cotidiana por trabajo. Nos preguntamos si las geografías que estos desplazamientos construyen, expanden los espacios de vida, incluyendo aquellas zonas de la ciudad (áreas centro y norte) que habilitan un mayor acceso a las externalidades positivas. Cuestionamos si las prácticas de movilidad por empleo expresan nuevas condiciones de segregación urbana que limitan los efectos negativos de la segregación residencial. Nos interesa saber cómo ciertos factores –como la estructura espacial del empleo, el capital físico disponible (Jouffe, 2011), los tipos de hábitats de residencia y los distintos modos de inserción laboral– inciden en los movimientos.

Las movilidades laborales se relacionan fuertemente con la distribución de actividades económicas en el territorio, las cuales conforman cierta estructura territorial ligada a estructuras productivas y económicas en una época y espacio particular (Miralles-Guasch y Cebollada, 2009). En este

sentido, observar las características de las movilidades cotidianas orientadas al empleo permite dar luz sobre los espacios de vida de estos sujetos, así como sobre la propia estructura territorial de la que forman parte.

Figura 3
Densidad del empleo registrado en el sector privado, CABA, 2017



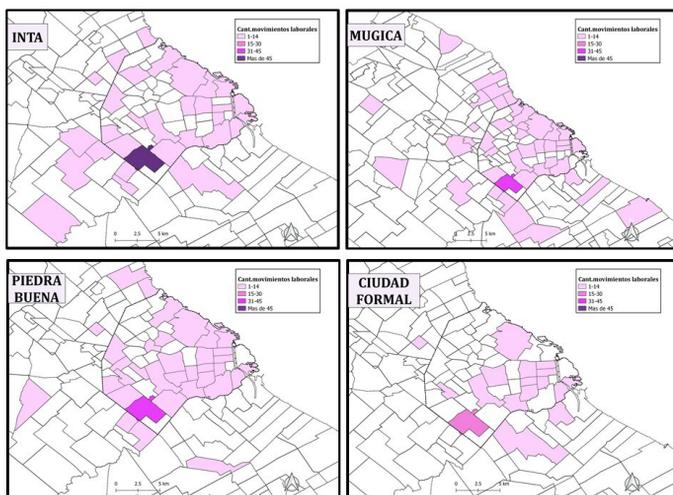
Fuente: Alves *et al.*, 2018.

Tal como lo demuestra Alves *et al.* (2018), la localización del empleo registrado adopta en la ciudad un carácter monocéntrico asociado a mejores niveles salariales. En este sentido, nos preguntamos cuál es la localización laboral predominante de quienes residen en los casos de estudio. Indagamos si estas localizaciones presentan algún correlato con el patrón de distribución, centralizado, de las actividades económicas y qué lugar ocupa el barrio de residencia en esta configuración espacial.

Como se observa en la figura 4, a escala de la ciudad, el barrio Villa Lugano presenta, para todos los tipos de hábitats, la mayor densidad de movilidad por motivos laborales a escala barrial. En el caso de INTA y Ciudad Formal, los movimientos por empleo asumen características similares a la dinámica que presenta el total de la ciudad, 55% de la población trabaja en el mismo barrio en el que reside (Movilidad Domiciliaria, 2010), mientras que en los barrios de vivienda social sólo 28% de estos desplazamientos se realizan en Villa Lugano.

Los empleos de quienes residen en Ciudad Formal, localizados en Villa Lugano, se desarrollan por fuera de sus viviendas; en el caso de INTA

Figura 4
Localización de destino de los desplazamientos laborales, según tipo de hábitat



Fuente: elaboración con base en Encuesta de Movilidad Espacial 2015-2019.

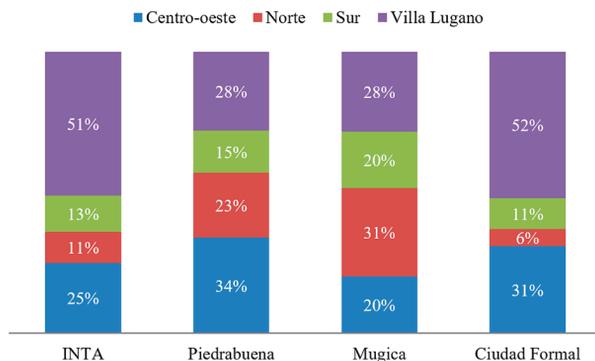
sucede lo contrario. En este sentido, quienes se insertan formalmente al mercado de tierra y vivienda parecen “elegir” vivir cerca de sus empleos o bien trabajar cerca de sus lugares de residencia.

Por el contrario, la coincidencia entre lugar de empleo y lugar de residencia de quienes viven en hábitats informales pareciera tener relación con el desarrollo de economías barriales que compensan muchas veces los déficits de equipamientos comerciales de estas zonas, un análisis convergente desarrollado sobre otros tipos de hábitats que comparten la condición de precariedad urbana puede leerse en Gutiérrez (2012) y Gutiérrez y Reyes (2017). Finalmente, quienes residen en tipología de vivienda social, tanto en barrios recientes como históricos, presentan un menor margen de decisión en torno a su localización residencial, lo cual podría explicar en parte el bajo porcentaje de empleo localizado en un espacio de proximidad. A su vez, las características arquitectónicas de este tipo de hábitat que, a diferencia de INTA, no habilitan en la misma magnitud la adecuación de las viviendas para fines productivos y por ende el desarrollo de economías barriales, traba las posibilidades del desarrollo de actividades laborales en la propia vivienda e impulsa movimientos hacia otras zonas de la ciudad.

Ahora bien, cuando observamos la densidad de los movimientos, por empleo en función de las zonas diferenciadas de la ciudad (figura 5), advertimos que, más allá del peso indiscutible del barrio de residencia y de su

diferencial mencionado, en función de los distintos tipos de hábitats, estos desplazamientos incorporan, en todos los casos y en gran medida, al corredor centro-oeste de la ciudad –donde a su vez, como vimos, se concentra la demanda de empleo (figura 3)– y en menor magnitud al sector norte, ambas áreas identificadas como de mayores externalidades urbanas.

Figura 5
Localización del empleo por zona, según tipología de hábitat



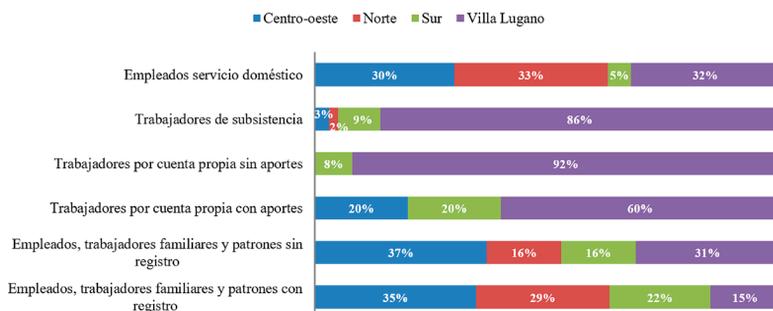
Fuente: elaboración propia con base en Encuesta de Movilidad Espacial 2015-2019.

Al observar los diferentes tipos de inserción socio-laboral, las categorías ocupacionales y el registro de los empleos de los encuestados –y considerando nuevamente la distribución geográfica de la demanda de empleo de calidad (figura 3)– corroboramos que quienes tienen trabajos en relación de dependencia son quienes, en mayor medida, tienden a incorporar zonas de la ciudad con mayores externalidades urbanas (sector norte y centro) en sus espacios de vida (figura 6).

Un elemento llamativo es que este patrón se produce tanto para aquellos trabajadores (principalmente empleados) registrados y no registrados. Asimismo, se observa que quienes trabajan como servicio doméstico en domicilios particulares son quienes incorporan en mayor medida la zona norte de la ciudad, donde suelen residir los sectores de mayores ingresos que demandan este servicio.

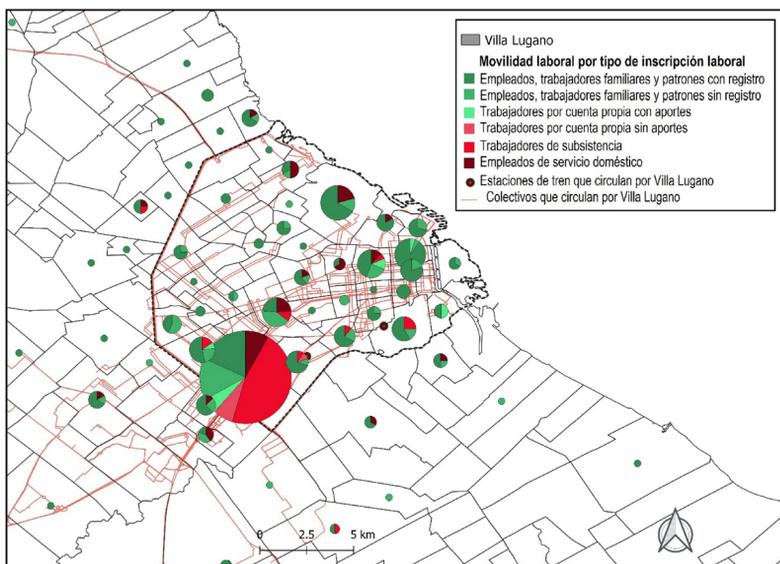
La figura 7 muestra que el tipo de hábitat residencial no imprime diferencias sustanciales sobre lo anterior. Además, identificamos que, confirmando el rol condicionante de las estructuras urbanas sobre estos desplazamientos, la localización de las movilidades por empleo para los habitantes de los diferentes casos de estudio se vincula tanto con la distribución territorial de la demanda de empleo de calidad como con la oferta de transporte público disponible.

Figura 6
Localización del empleo por zonas, según inserción socio-laboral



Fuente: elaboración propia con base en Encuesta de Movilidad Espacial 2015-2019.

Figura 7
Localización de los desplazamientos laborales según inserción socio-ocupacional



Fuente: elaboración propia con base en Encuesta de Movilidad Espacial 2015-2019.

Ambos elementos parecen condicionar las prácticas de movilidad cotidiana por empleo, de modo que son en mayor medida aquéllos que logran acceder a mejores posiciones en el mercado de trabajo¹² quienes también logran incorporar a las zonas de mayor externalidad urbana a sus espacios de vida. Por el contrario, quienes tienen vínculos más precarios con el mercado de trabajo tienen menos posibilidades de expandir sus espacios de vida más allá de sus zonas de residencia mediante este tipo de movilidad y, por lo tanto, de limitar los efectos de segregación que se desprenden de estas posiciones residenciales.

4. Desplazamientos por motivos de educación: segmentaciones territoriales educativas que recrudecen los efectos de la segregación residencial

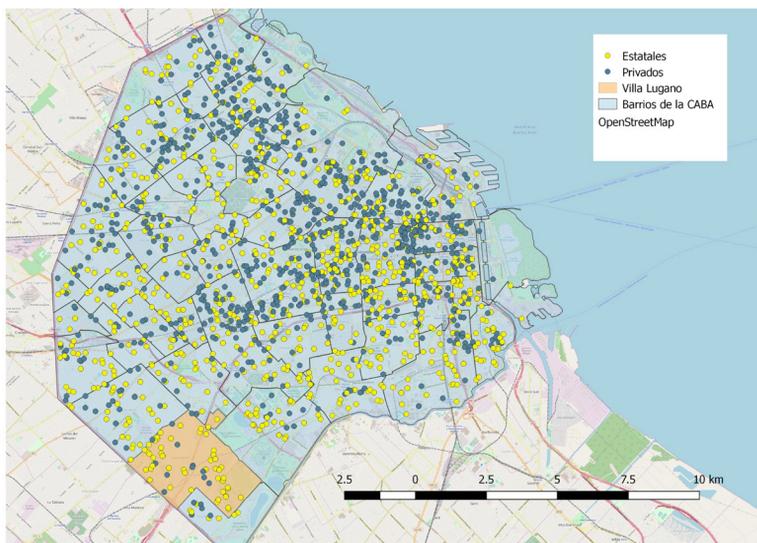
Un análisis de las características de las movilidades con motivos educativos requiere poner la mirada tanto en la demanda del servicio como en la oferta. En este sentido, en la ciudad de Buenos Aires existen 2764 centros educativos, de los cuales 45% son de gestión estatal. Al igual que en el caso del empleo, el equipamiento de servicios educativos de la ciudad se distribuye geográficamente de modo desigual, presentando una amplia concentración en la zona central, con una clara dispersión hacia los barrios ubicados en los márgenes. Como muestra la figura 8, la oferta privada intensifica esta desigualdad concentrándose desde el centro hacia el norte, principalmente. En este marco, en relación con otras zonas de la ciudad, Lugano tiene una disponibilidad de establecimientos educativos relativamente menor.

A nivel ciudad, los datos de la Dirección General de Estadística y Censos de la CABA muestran que la oferta educativa estatal es elevada en el nivel primario y desciende en los niveles secundario y superior no universitario, mientras que la oferta privada se mantiene similar en los tres niveles. En el caso de la comuna 8, zona donde se localizan nuestros casos de estudio, esta tendencia también está presente. Se registran 44 establecimientos de educación primaria estatal, mientras que la oferta de educación secundaria es de 25 y de superior no universitario de dos. A pesar de ello, la comuna 8 concentra la mayor cantidad de población en edad escolar (Rivero *et al.*, 2019), lo que muestra un desfase entre la oferta y la demanda del servicio. A pesar de ello; la comuna 8 concentra la mayor cantidad de población en edad escolar (Rivero *et al.*, 2019), lo que muestra un desfase entre la oferta y la demanda del servicio.

¹² Cabe aclarar que, como mencionamos previamente, a este grupo de trabajadores con mejores posiciones se le añade el de trabajadores en casas particulares, quienes suelen movilizarse hacia el eje norte de la ciudad por trabajo.

Figura 8

Distribución de la oferta educativa por sector público y privado, CABA



Fuente: elaboración propia con base en datos publicados por el Ministerio de Modernización, Innovación y Tecnología-SS de Ciudad Inteligente-DG de Gestión Digital (BA Data, 2019a y 2019b).

Además, el distrito escolar número 21 –que corresponde a nuestra zona de estudio– refleja una oferta insuficiente y desigual en términos relativos al resto de la ciudad, 63% de sus aulas están superpobladas (poseen más de 27 estudiantes), mientras que los distritos con alumnos de mayor nivel socioeconómico presentan sólo 4% de aulas bajo estas características (ACIJ, 2012).

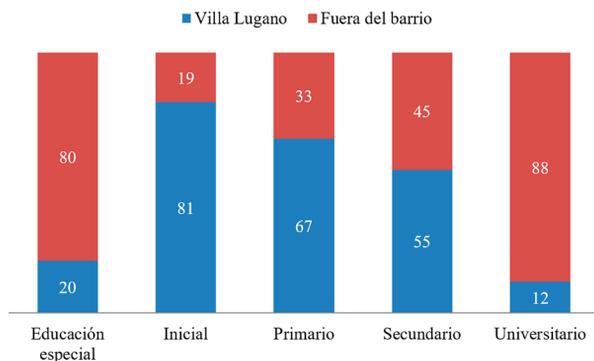
Otra forma de desigualdad que se expresa en la oferta educativa refiere al tipo de jornada (simple o completa), cuyas características no sólo impactan en el tipo de servicio que reciben los estudiantes, sino que también permite, o no, mayores oportunidades laborales para sus padres (ACIJ, 2012). En aquellos distritos escolares de condiciones socioeconómicas desfavorables, sólo dos o tres de cada 10 acceden a la modalidad de jornada completa, mientras que en los otros distritos escolares dicha relación asciende a seis o siete (ACIJ, 2012).

En conclusión, el equipamiento geográficamente desigual de la oferta educativa puede pensarse en términos cuantitativos y cualitativos, es decir, los sectores más favorecidos en general acceden a mejor calidad educativa, tendiendo a reproducir, e incluso incrementar, las desigualdades de origen.

En función de la distribución (y calidad) de este capital físico¹³ (Gutiérrez, 2010; Jouffe, 2011), nos preguntamos por las prácticas espaciales, movi­lidades cotidianas, así como por los usos del barrio y la ciudad vinculados a la satisfacción de necesidades educativas de quienes viven en un barrio segregado. Este análisis nos permite dar luz sobre en qué medida estos desplazamientos habilitan no sólo un uso más extenso de la ciudad, y en consecuencia, la capacidad de acceder a mayores externalidades urbanas localizadas principalmente en las zonas centro y norte, sino también a mejores opciones educativas, lo cual se desprende de la segmentación de este servicio en términos territoriales.

Una primera lectura de estos movimientos (figura 9) nos muestra que, a pesar del déficit de equipamiento educativo barrial, la mayoría de los habitantes que estudia en Villa Lugano sufren las consecuencias de la segmentación del servicio. Además, como mencionamos, quienes más se mueven hacia otras zonas de la ciudad por educación son estudiantes de nivel secundario, universitario y de educación especial.

Figura 9
Localización de desplazamientos educativos (Villa Lugano y fuera)
según nivel educativo

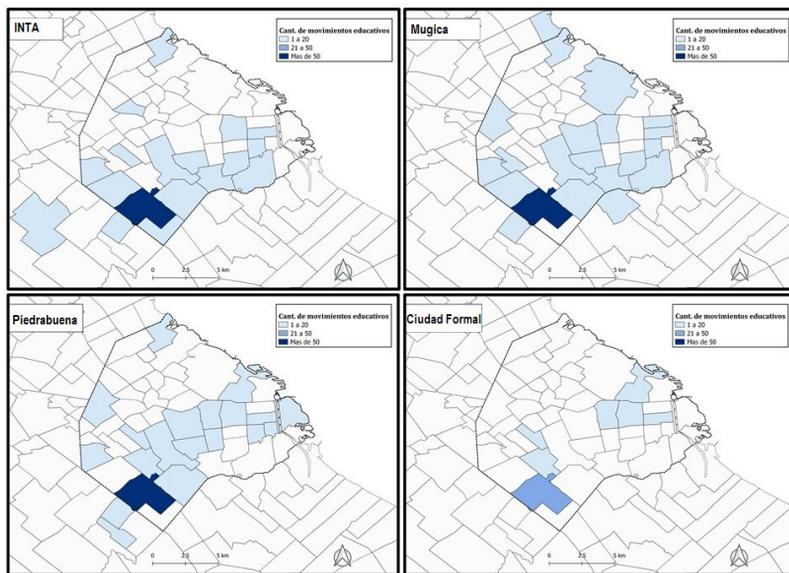


Fuente: elaboración propia con base en Encuesta de Movilidad Espacial 2015-2019.

Adicionalmente, como muestra la figura 10, quienes estudian fuera de Lugano no suelen hacerlo en áreas de la ciudad en las que residen los hogares de mayores ingresos y que, como mencionamos, presentan menores niveles de hacinamiento por aula o mayores ofertas de doble jornada. De hecho, estas movi­lidades tienden a incorporar en los espacios de vida los barrios cercanos al de residencia –incluso Villa Madero, localizado en

¹³ Disponibilidad de bienes, servicios y equipamientos que posee el territorio.

Figura 10
Desplazamientos por motivos educativos según tipo de hábitat



Fuente: elaboración propia con base en Encuesta de Movilidad Espacial 2015-2019.

el conurbano de la ciudad— o bien, aquellos barrios ubicados en el corredor del transporte público desde el barrio al centro de la ciudad.

El destino de estos desplazamientos evidencia que los mismos son respuesta del déficit de la oferta educativa barrial que señalamos, antes que estrategias dirigidas al acceso a mejores calidades educativas. Frente a dicho déficit, las movilidades por educación parecen definirse en función de las posibilidades de accesibilidad, ya sea por cercanía o por la disponibilidad del transporte.

Todos los tipos de hábitats analizados presentan un predominio en desarrollar sus prácticas de movilidad por motivos educativos en el barrio de residencia, y por lo tanto, demuestran un recrudecimiento de los efectos de segregación residencial al cruzarse con los de la mencionada segmentación en la oferta educativa.

Sin embargo, al observar las movilidades por fuera del barrio —que como ya mencionamos se atribuyen principalmente a los niveles medio y superior de enseñanza— los tipos de hábitats muestran patrones diferenciados. En todos los casos, menos en los habitantes de la Ciudad Formal, se registra un fuerte uso de los barrios localizados en el corredor central que se corresponde con el tendido que dibuja la oferta del transporte público pero, también, implica la incorporación de zonas de mayores

externalidades urbanas a los espacios de vida de quienes desarrollan estos movimientos.

Quienes habitan en INTA y Mugica presentan una cantidad considerable de desplazamientos hacia los barrios localizados en la zona sur, algunos ubicados en las cercanías del lugar de residencia y otros más alejados. En el caso de los residentes de Mugica, las decisiones de movilidad por educación, además, pueden responder a la localización residencial previa a su llegada a este nuevo complejo habitacional. Estas zonas de la ciudad se caracterizan por concentrar a los sectores sociales de menor poder adquisitivo y, al igual que Villa Lugano, presentan una oferta educativa segmentada (ACIJ, 2012). Por lo tanto, al igual que las movilidades que se inscriben en el barrio residencial, éstas también terminan retroalimentando los efectos de la segregación residencial y de la segmentación educativa.

Conclusiones

En esta investigación analizamos las prácticas cotidianas de habitantes de un barrio segregado (Villa Lugano) de la ciudad de Buenos Aires, explorando si estos movimientos logran morigerar los efectos de la segregación a partir de un uso más extensivo de la ciudad que incorpore, principalmente, aquellas zonas identificadas como de mayores externalidades positivas.

Este objetivo parte de supuestos teóricos que señalan la relevancia de superar los abordajes de la segregación urbana circunscritos únicamente a la segregación residencial; esta línea de estudio ha demostrado la importancia de incorporar a la movilidad espacial cotidiana a los estudios de la segregación en la medida en que dichas prácticas tienen la potencialidad de mitigar (aunque también de amplificar) los efectos ya demostrados de la segregación residencial.

Con este enfoque, hemos procurado conocer en qué medida las prácticas pendulares, por empleo y educación, de movilidad cotidiana de habitantes de una zona segregada permiten ampliar su acceso a zonas de mayores externalidades de la estructura urbana, mitigando los efectos de la segregación residencial. Asimismo, nos preguntamos acerca de posibles diferencias en los patrones de movilidad que podrían presentar residentes de distintos tipos de hábitats de una misma zona segregada.

En el conjunto de los habitantes identificamos un patrón similar en los desplazamientos y la manera de habitar la ciudad sobre las diferencias que podrían generar los submercados habitacionales. Entre estas particularidades, en función de los tipos de hábitats, destacamos que aunque Villa Lugano presenta para todos la mayor densidad de movilidades por razones laborales a escala barrial, son entornos de mayor antigüedad (la

zona de Ciudad Formal y el barrio de origen informal INTA) los que reúnen habitantes con mayor tendencia a laborar en el mismo barrio; aunque las dinámicas son distintas en los dos casos ya que, a diferencia de quienes residen en la Ciudad Formal, los habitantes de INTA que trabajan en el mismo barrio suelen hacerlo desde sus viviendas.

Por otro lado, si bien residentes de todos los tipos de hábitats desarrollan sus actividades educativas en los entornos barriales, sus patrones de movilidad presentan algunas diferencias cuando involucran desplazamientos por fuera de estos límites. En primer lugar, todos los tipos –con excepción de los habitantes de la Ciudad Formal, en sintonía con la oferta de transporte público– tienden a desarrollar estos desplazamientos hacia el corredor central. Asimismo, entre los habitantes de INTA y de Mugica se evidencia una presencia más intensa en los barrios del corredor sur por razones educativas.

Destacamos que, más allá de estas diferencias que merecen continuar siendo exploradas, las movilidades cotidianas por empleo y educación analizadas han expresado que, sobre estas diferencias sutiles entre los distintos tipos de hábitats, subyace el condicionamiento que ejerce la estructura urbana general (y particularmente la posición que ocupa Villa Lugano) sobre las diferentes formas de practicar la ciudad.

Pudimos advertir que a pesar de que Villa Lugano se presenta como una posición desfavorable en el marco de la distribución de la demanda de empleo y de oferta de servicios educativos de calidad, este territorio en el que residen también es donde realizan la mayoría de sus movimientos por empleo y educación todos los tipos de hábitats. En consecuencia, estas movilidades no permitirían expandir los espacios de vida hacia las zonas de mayores externalidades urbanas, sino que por el contrario parecen potenciar los efectos de la segregación residencial al añadir las consecuencias de la segmentación del servicio educativo y del mercado laboral.

Por otro lado, identificamos que, aunque sin ser el patrón espacial principal, gran parte de estos habitantes realizan movilidades por empleo y por educación que implican desplazamientos a otras zonas de la ciudad, estas movilidades que implican la incorporación de otras zonas de la ciudad al espacio de vida, tienden a priorizar el uso del corredor centro-oeste (de mayores externalidades), así como de los barrios linderos o cercanos al de residencia (los cuales no implican el acceso a mayores oportunidades urbanas), mientras que su presencia en el sector norte es menor.

Este patrón de desplazamientos presenta una fuerte asociación con la oferta de transporte disponible y en el caso de las movilidades por empleo, también con las características de la distribución de la demanda de trabajo para diferentes categorías ocupacionales y de registro.

Para la movilidad por educación, independientemente de las características de la oferta de servicios educativos, la oferta de transporte parece condicionar la espacialidad de dichos movimientos, los cuales responden en gran medida al déficit de estos servicios en el espacio residencial. Las geografías que incorporan estas prácticas de movilidad educativa extra barriales, lejos de superar los efectos de la segregación residencial, se intensifican de la mano de la segmentación educativa.

La movilidad por empleo, además de verse condicionada por la disponibilidad del transporte, muestra efectos diferenciales sobre su capacidad de expandir los espacios de vida en función de los tipos de inserción habitacional de los encuestados. Aquellos que tienen empleos en relación de dependencia fueron quienes, mediante estas prácticas de movilidad, demostraron mayor oportunidad de incorporar en sus espacios de vida a las zonas de más externalidades urbanas. Por el contrario, quienes tienen tipos de inserción laboral más precaria suelen circunscribir sus movilidades por empleo en los entornos barriales.

En resumen, el análisis de las prácticas de movilidad cotidiana pendulares de los habitantes de un barrio segregado de la ciudad demostró que antes que compensar las desventajas de su localización residencial, estos movimientos tienden a reproducir las condiciones de desigualdad y segregación, obstaculizando el acceso al goce de las oportunidades que brinda la ciudad. Asimismo, advertimos que las posibilidades de acceder a mayores oportunidades urbanas mediante este tipo de desplazamiento, se ven estrechamente vinculadas al tipo de inserción socio-ocupacional y, por lo tanto, a la distribución espacial del empleo de calidad en la ciudad.

Nota final

Este artículo difunde los resultados correspondientes al Proyecto *Mobilités spatiales et transformations dans les anciennes périphéries urbaines des métropoles d'Amérique latine (Bogotá, Buenos Aires et Santiago du Chili): la ville latino-américaine entre le centre et la périphérie actuelle*-PIP 11220170100542CO

Fuentes consultadas

Abramo, Pedro (2003), "La teoría económica de la favela: cuatro notas sobre la localización residencial de los pobres y el mercado inmobiliario informal", *Revista Ciudad y Territorio: Estudios territoriales*,

35 (136-137), Madrid, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, pp. 273-294.

ACIJ (Asociación Civil por la Igualdad y la Justicia) (2012), *Acceso a la educación de nivel medio en la Ciudad de Buenos Aires*, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, ACIJ.

Alves, Guillermo; Barniell, Lucila; Castillo, Victoria; De la Mata, Dolores; Fernández, Daniel; Juncosa, Carlos Federico; Rotondo, Sebastián (2018), “Distribución espacial del empleo formal en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires: un diagnóstico a partir de registros administrativos”, documento de trabajo núm. 2018/18, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Banco de Desarrollo de América Latina.

Apaolaza, Ricardo y Blanco, Jorge (2015), “Sobre capacidades, experiencias y posibilidades de uso y apropiación de la ciudad: breve estado del arte del concepto de capital espacial”, *XI Jornadas de Sociología*, Ciudad de Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires.

Arriagada Luco, Camilo y Rodríguez Vignoli, Jorge (2003), *Segregación residencial en áreas metropolitanas de América Latina: magnitud, características, evolución e implicaciones de política*, Santiago de Chile, Cepal-Celade.

BA Data (2019a), Dataset de transporte público, Ministerio de Modernización, Innovación y Tecnología/SS de Ciudad Inteligente/DG de Gestión Digital, Base de datos, Buenos Aires, <<https://bit.ly/3qUdfFY>>, 3 de marzo de 2022.

BA Data (2019b), Dataset de Instituciones educativas, Ministerio de Modernización, Innovación y Tecnología/SS de Ciudad Inteligente/DG de Gestión Digital, Base de datos, Buenos Aires, <<https://cutt.ly/qAWjIAa>>, 3 de marzo de 2022

Barthon, Catherine y Monfroy, Brigitte (2011), “Choix du collège et capital spatial. Étude empirique appliquée aux collégiens lillois”, *Espace populations sociétés. Space populations societies*, 2011-2, Lillé, Universidad de Lillé, pp. 321-335.

Bourdieu, Pierre (dir.) (1999), “Efectos de lugar”, *La miseria del mundo*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, pp. 119-124.

- Consejo Económico y Social de la Ciudad de Bs. As. (2013), *Diagnóstico socio-habitacional de la Ciudad de Buenos Aires*, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Consejo Económico y Social de la CABA.
- Cosacov, Natalia y Di Virgilio (2018), “Movilidades espaciales de la población y dinámicas metropolitanas en ciudades latinoamericanas”, *Quid 16: Revista del Área de Estudios Urbanos*, núm. 10, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, pp. 1-16.
- Courgeau, Daniel y Lelièvre, Eva (2001), *Análisis demográfico de las biografías*, Ciudad de México, El Colegio de México-Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano.
- Del Río, Juan Pablo; Vértiz, Francisco y Ursino, Sandra Valeria (2014), “La acción pública en el espacio urbano. Debates y reflexiones en torno a la noción de política urbana”, *Revista Estudios Sociales Contemporáneos*, núm. 11, Mendoza, Universidad de Cuyo, pp. 76-86.
- Delaunay, Daniel; Fournier, Jean-Marc y Contreras, Yasna (2011), “Peut-on mesurer le capital de mobilité pour évaluer ses différenciations sociodémographique et intra-urbaine? Mobilités spatiales et ressources métropolitaines: l’accessibilité en questions”, en 11ème Colloque du groupe de travail “Mobilités Spatiales et Fluidité Sociale”, marzo 2011, Grenoble, AISLF.
- Di Virgilio, María Mercedes (2008), “Trayectorias residenciales y estrategias habitacionales de familias de sectores populares y medios en Buenos Aires”, tesis doctoral, Universidad de Buenos Aires, Ciudad de Buenos Aires.
- Di Virgilio, María Mercedes y Perelman Mariano (2014), *Ciudades latinoamericanas. Desigualdad, segregación y tolerancia*, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Clacso.
- Di Virgilio, María Mercedes; Marcos, Mariana y Mera, Gabriela (2016), “Heterogeneidades socio-habitacionales en la ciudad de Buenos Aires: indagaciones sobre la base de una tipología de entornos urbanos”, *Cuaderno urbano*, 20 (20), Resistencia, Universidad Nacional del Nordeste-Facultad de Arquitectura y Urbanismo, pp. 163-189.

- Di Virgilio, María Mercedes; Marcos, Mariana y Mera, Gabriela (2015), “Las ciudades dentro de la ciudad: características sociodemográficas y habitacionales de la Ciudad de Buenos Aires según sus tipos de hábitat”, *Población de Buenos Aires*, 12 (22), Buenos Aires, Dirección General de Estadística y Censos, pp. 33-57.
- Duhau, Emilio (2013), “La división social del espacio metropolitano: una propuesta de análisis”, *Nueva Sociedad*, núm. 243, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Fundación Friedrich Ebert, pp. 79-91.
- Duhau, Emilio y Giglia, Angela (2008), “Vida y muerte del espacio público”, *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*, Ciudad de México, Siglo XXI, pp. 45-64.
- Dureau, Françoise; Córdoba, Harold; Flórez, Carmen-Elisa; Le Roux, Guillaume; Lulle, Thierry y Miret, Naik (2011), *Encuestas movilidad espacial Bogotá METAL 2009. Metodología de las encuestas*, Bogotá, Universidad de los Andes-Facultad de Economía-Ediciones Uniandes.
- Dureau, Françoise; Giroud, Matthieu y Lévy, Jean-Pierre (2021), “La observación de las movilidades cotidianas”, *Revista INVI*, 36 (102), Santiago de Chile, pp. 208-259, doi: <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582021000200208>
- Dureau, Françoise e Imbert, Christophe (2018), “El enfoque biográfico de la movilidad residencial”, *Quid 16. Revista Del Área De Estudios Urbanos*, núm. 10, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, pp. 356-401.
- Dureau, Françoise; Lulle, Thierry; Contreras, Yasna y Souchaud, Sylvain (2015), *Movilidades y cambio urbano. Bogotá, Santiago y São Paulo*, Bogotá, Universidad Externado de Colombia-Facultad de Ciencias Sociales y Humanas.
- Grieco, Margaret y Urry, John (eds.) (2016), *Mobilities: new perspectives on transport and society*, Londres, Routledge.
- Gutiérrez, Andrea (2010), “Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial”, *Scripta Nova*, 14 (331), Barcelona, Universidad de Barcelona.

- Gutiérrez, Andrea (2012), “Movilidad y territorio. Herramientas para la integración Sectorial del ordenamiento a escala barrial”, *II Seminario Internacional Procesos Urbanos Informales*, Bogotá, Universidad Nacional de Colombia.
- Gutiérrez, Andrea (2015), “Movilidad cotidiana y metrópolis: desafíos de una dinámica contradictoria”, en Mónica Arroyo y Rita de Cássia Ariza da Cruz, *Território e Circulação. A dinâmica contraditória da globalização*, San Pablo, Annablume, pp. 313-342.
- Gutiérrez, Andrea y Reyes, Malena Lucía (2017), “Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires”, *Revista Transporte y Territorio*, núm. 16, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, pp. 147-166.
- Jirón, María Paola y Zunino Singh, Dhan (2017), “Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas”, *Revista Transporte y Territorio*, núm. 16, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, pp. 1-8.
- Jirón, María Paola; Lange, Carlos y Bertrand, María (2010), “Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana”, *Revista INVI*, 25 (68), Santiago de Chile, Universidad de Chile, pp. 15-57.
- Jouffe, Yves (2011), “Las clases socio-territoriales entre movilidad metropolitana y repliegue barrial. ¿Tienen los pobladores pobres una movilidad urbana de clase?”, *Revista Transporte y Territorio*, núm. 4, Ciudad de Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, pp. 84-117.
- Kaufmann, Vincent; Bergman, Manfred Max y Joye, Dominique (2004), “Motility: mobility as capital”, *International Journal of Urban and Regional Research*, 28 (4), Nueva Jersey, Wiley Online Library.
- Kaztman, Rubén (2001), “Seducidos y abandonados: el aislamiento social de los pobres urbanos”, *Revista de la Cepal*, núm. 75, Santiago de Chile, Cepal, pp. 171-189.
- Lévy, Jacques (2000), “Les nouveaux espaces de la mobilité”, en Michel Bonnet y Dominique Desjeux (dirs.), *Les territoires de la mobilité*, París, Presses Universitaires de France.

- Marcos, Mariana; Mera, Gabriela y Di Virgilio, María Mercedes (2015), “Contextos urbanos de la ciudad de Buenos Aires: una propuesta de clasificación de la ciudad según tipos de hábitat”, *Papeles de población*, 21 (84), Toluca, Universidad Autónoma del Estado de México/Centro de Investigación y Estudios Avanzados de la Población, pp. 161-196.
- Mera, Gabriela; Di Virgilio, María Mercedes y Marcos, Mariana (2015), “Las ciudades dentro de la ciudad: características sociodemográficas y habitacionales de la Ciudad de Buenos Aires según sus tipos de hábitat”, *Población de Buenos Aires*, 12 (22), Ciudad de Buenos Aires, Dirección General de Estadísticas y censos, pp. 33-57.
- Miralles-Guasch, Carme y Cebollada, Ángel (2009), “Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana”, *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, núm. 50, Madrid, Asociación Española de Geógrafos, pp. 193-216.
- Movilidad Domiciliaria (2010), Encuesta de movilidad Domiciliaria en el Área Metropolitana de Buenos Aires [Base de datos], Buenos Aires, <<https://cutt.ly/7AWzTNM>>, 3 de marzo de 2022.
- Oszlak, Oscar (1991), *Merecer la ciudad: los pobres y el derecho al espacio urbano*, Buenos Aires, Cedes.
- Oxford University Press (2022), “Actante”, Lexico.com, <<https://bit.ly/3reS8OP>>, 4 de marzo de 2022.
- Pinkster, Fenne (2007), “Localised Social Networks, Socialisation and Social Mobility in a Low-income Neighbourhood in the Netherlands”, *Urban studies*, 44 (13), Glasgow, Sage Publications, pp. 2587-2603, doi: <https://doi.org/10.1080/00420980701558384>
- Prévôt Schapira, Marie-France (2000), “Segregación, fragmentación, secesión. Hacia una nueva geografía social en la aglomeración de Buenos Aires”, *Economía, Sociedad y Territorio*, 2 (7), Zinacantepec, El Colegio Mexiquense, A. C., pp. 405-431.
- Rivero; Argibay y Dorado (2019), “Análisis de senderos escolares en la Ciudad. Presentación en Ciencia de datos y políticas públicas”, Buenos Aires, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, <<https://cutt.ly/lAWcOfx>>, 3 de marzo de 2022.

- Rodríguez Vignoli, Jorge (2008), “Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina”, *Eure*, 34 (103), Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile, pp. 49-71.
- Sabatini, Francisco (2006), *La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina*, Santiago de Chile, Banco Interamericano de Desarrollo.
- Salazar Cruz, Clara Eugenia (1999), *Espacio y vida cotidiana en la ciudad de México*, Ciudad de México, El Colegio de México-Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano.
- Sheller, Mimi y Urry, Jhon (2006), “The New Mobilities Paradigm”, *Environment and Planning A: Economy and Space*, 38 (2), Los Ángeles, Sage, pp. 207-226, doi: <https://doi.org/10.1068/a37268>
- Suárez-Lastra, Manuel y Delgado-Campos, Javier (2010), “Patrones de movilidad residencial en la Ciudad de México como evidencia de co-localización de población y empleos”, *EURE*, 36 (107), Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile, pp. 67-91, doi: <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612010000100004>
- Suárez-Lastra, Manuel y Delgado-Campos, Javier (2007), “Estructura y eficiencia urbanas. Accesibilidad a empleos, localización residencial e ingreso en la ZMCM 1990-2000”, *Economía, Sociedad y Territorio*, 6 (23), Zinacantepec, El Colegio Mexiquense A.C., pp. 693-724, doi: <https://doi.org/10.22136/est002007254>

Recibido: 18 de septiembre de 2020.

Reenviado: 10 de agosto de 2021.

Aceptado: 14 de septiembre de 2021.

María Mercedes Di Virgilio. Doctora en Ciencias Sociales por la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires (UBA), magister en Investigación en Ciencias Sociales y licenciada en Sociología. Es profesora titular regular de Metodología de la Investigación Social en la Facultad de Ciencias Sociales de la UBA. Investigadora principal Conicet con sede en el Instituto de Investigaciones “Gino Germani” de la Facultad de Ciencias Sociales de la UBA. Se desempeñó como profesora invitada de posgrados en diversas universidades nacionales (Flacso, UNSAM, UNGS, UDESA, entre otras) e internacionales (UFPE, UNAM, Universidad Mayor de San Andrés, UT Austin, Université de Poitiers, entre

otras). Sus líneas de investigación abordan las movilidades espaciales, el hábitat y necesidades de vivienda, las políticas públicas con foco en la gestión de la ciudad, las transformaciones urbanas y los procesos de gentrificación. Entre sus más recientes publicaciones destacan: como coordinadora, *Desigualdades urbanas en tiempos de crisis*, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Universidad Nacional del Litoral y Flacso-Argentina (2021); como autora, “The Role of Residential Context and Public Policies in the Production of Urban Inequalities”, en Anthony Orum, Javier Ruiz-Tagle y Serena Vicari Haddock (eds.), *Companion to Urban and Regional Studies*, Hoboken, Wiley Blackwell, pp. 398-419 (2021); y en coautoría, “Nouvelles pratiques de mobilité active et collective dans la ville de Buenos Aires”, *Revue Espaces et sociétés*, núm. 182, Toulouse, Érès, pp. 149-164 (2021).

Denise Brikman. Doctora en Ciencias Sociales por la Universidad de Buenos Aires (UBA), magister en Hábitat y Pobreza urbana en América Latina por la Universidad de Buenos Aires y licenciada en Sociología por la UBA. Es becaria posdoctoral Conicet con sede en el Instituto de Investigaciones “Gino Germani” de la Facultad de Ciencias Sociales de la UBA e integrante de varios proyectos de investigación (UBACyT, PICT, PIDAE, PIP, PICS, entre otros). Sus estudios abordan los procesos de segregación que se dan en la Ciudad de Buenos Aires, específicamente en barrios populares, a partir del análisis de las políticas públicas, dimensiones vinculadas a la estructura urbana y las prácticas de movilidad cotidiana. Entre sus publicaciones más recientes destacan: en autoría, “Localización diferencial, modos de habitar disímiles. Analizando la segregación desde la movilidad cotidiana”, *Revista INVI*, 36 (102), Santiago de Chile, Universidad de Chile, pp. 80-108 (2021); “Puertas adentro. Similitudes y diferencias en los modos de habitar en barrios informales según el género”, *Medio Ambiente y Urbanización*, 94 (1), Ciudad Autónoma de Buenos Aires, IIED-América Latina, pp. 77-108 (2021); en coautoría, “Nuevas derechas nuevas políticas de urbanización. El modelo PRO en la Ciudad de Buenos Aires y el caso de Villa 15”, *Oculum Ensaio: Revista de arquitetura e urbanismo*, 16 (2), Campinas, Pontificia Universidade Católica de Campinas, pp. 215-234 (2019).

Mercedes Najman. Doctora en Ciencias Sociales por la Universidad de Buenos Aires (UBA), magister en Diseño y Gestión de Programas Sociales por la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (Flacso), Argentina; licenciada en Sociología por la UBA. Becaria posdoctoral de Conicet con sede en el Área de Estudios Urbanos del Instituto de Investigaciones “Gino Germani” de la Facultad de Ciencias Sociales de la UBA. Sus líneas de investigación se orientan al análisis de las políticas de vivienda

social, la configuración de estructuras urbanas excluyentes, las prácticas de movilidad espacial desde una perspectiva biográfica y los vínculos entre los mecanismos de inserción residencial y socio-laboral. Es docente de metodología de la investigación social y asignaturas de sociología urbana en carreras de grado y posgrado. Entre sus publicaciones más recientes se encuentran: como autora, “Acerca de los efectos de la localización de la nueva vivienda social sobre las luchas por el acceso a la ciudad de los sectores populares”, *Revista EURE-Revista de Estudios Urbano Regionales*, 48 (145), Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile-Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, pp. 1-22, (2022); “¿Todos los caminos conducen a la vivienda social? Trayectorias residenciales como factor de diferenciación”, *Revista INVI*, 36 (102), Santiago de Chile, Universidad de Chile, pp. 157-182 (2021); “Llegar y permanecer: la relevancia de la radicación territorial de los destinatarios de las viviendas sociales desde el enfoque de la movilidad espacial” en Mariela Paula Diaz y María Cecilia Zapata (comps.), *La renovación disputada. Entramados de la construcción de un nuevo barrio sobre la traza de la Ex Autopista 3 en la Ciudad de Buenos Aires*, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias Humanas-Conicet, pp. 321-346 (2021).